



澳門格蘭披治大賽車

GRANDE PRÉMIO DE MACAU

MACAU GRAND PRIX



11-12, 16-19/11/2023



www.macau.grandprix.gov.mo

OFFICIAL MAGAZINE



澳門大賽車博物館
MUSEU DO GRANDE PRÉMIO DE MACAU
MACAO GRAND PRIX MUSEUM

多媒體互動遊戲設備及賽車情境展示設置，
加強寓教於樂體驗

立刻親臨澳門大賽車博物館購票或網上購票

Interactive multimedia facilities and racing scenario
displays boost the immersive educational fun experience

Visit the Macao Grand Prix Museum at
first hand by purchasing tickets on-site or online

<https://eticket.macaotourism.gov.mo>



地址：澳門高美士街431號 Add : Rua de Luís Gonzaga Gomes n.º 431, Macau
網頁Website : mgpm.macaotourism.gov.mo

歡迎蒞臨第70屆澳門格蘭披治大賽車！
BEM-VINDO AO 70º GRANDE PRÉMIO DE MACAU!
WELCOME TO THE 70TH MACAU GRAND PRIX!





WHAT'S INSIDE...

04 澳門特別行政區行政長官賀一誠獻辭

05 澳門特別行政區政府社會文化司司長歐陽瑜獻辭

06 澳門特別行政區政府體育局局長潘永權獻辭

07 第70屆澳門格蘭披治大賽車組織委員會

10 東望洋跑道賽道圖與資訊

11 比賽無間斷：為你逐一介紹東望洋跑道上的各場精彩比賽

19 第70屆澳門格蘭披治大賽車賽事程序

22 澳門格蘭披治優勝者的69年

從堅韌不拔的私人車隊車手，到未來的一級方程式傳奇人物，數十年來澳門格蘭披治大賽車的優勝者名單，與賽事主辦城市一樣變化萬千。

28 皇冠上的寶石

四十年前，三級方程式賽車在澳門東望洋跑道首次亮相，讓我們來看看國際賽車運動中的大明星，如何在這世界上其中一條最具標誌性的賽道嶄露頭角。

33 澳門成為賽車舞台焦點

國際汽聯GT世界盃重返東望洋跑道，我們會為大家剖析它何解會毫無疑問地成為賽車世界中兵家必爭的短途GT賽事。

36 澳門電單車大師 - 路達

於履歷表上有著九次冠軍和二十一次三甲成績的路達，是澳門格蘭披治電單車大賽歷史中毫無爭議的真正大師。這位五十一歲的長青車手，將竭力爭取超現實的第十次勝利。

39 房車賽明星閃耀

全新的Kumho TCR世界巡迴賽的明星們將會師澳門，角逐2023賽季的終極勝利。這項賽事的戰火已於全球四大洲蔓延，讓大家齊來仰視房車比賽的新高峰。

41 亞洲力量

2023年，亞洲賽車運動迎來了一個非凡賽季，房車、GT和單座賽車比賽的數量和質量都非常高，為充滿活力的地區賽車世界注入新氣象。

97 鳴謝

04 Mensagem do Chefe do Executivo da Região Administrativa Especial de Macau, Ho Iat Seng

05 Mensagem da Secretária para os Assuntos Sociais e Cultura do Governo da Região Administrativa Especial de Macau, Ao Ieong U

06 Mensagem do Presidente do Instituto do Desporto do Governo da Região Administrativa Especial de Macau, Pun Weng Kun

07 Comissão Organizadora do 70º Grande Prémio de Macau

10 Mapa do Circuito da Guia e Informações

11 ACÇÃO SEM PARAR: UM RESUMO, CORRIDA A CORRIDA, DO QUE ACONTECERÁ NO CIRCUITO DA GUIA

45 Programa das corridas do 70º Grande Prémio de Macau

48 69 ANOS DE VENCEDORES DO GRANDE PRÉMIO DE MACAU

Desde destemidos pilotos privados às futuras lendas da Fórmula 1, a lista de vencedores do Grande Prémio de Motos de Macau, ao longo das décadas, é tão diversa quanto a cidade que o acolhe.

53 A JÓIA DA COROA

Há quarenta anos, a Fórmula 3 fez a sua estreia no Circuito da Guia. Analisamos como se saíram as maiores estrelas do automobilismo internacional numa das pistas mais emblemáticas do mundo, aqui mesmo em Macau.

57 MACAU OCUPA O PALCO PRINCIPAL

Com o regresso da Taça do Mundo de GT da FIA ao Circuito da Guia, analisamos a razão pela qual a Taça GT Macau é, sem dúvida, a corrida obrigatória de "sprint" de GT do mundo.

61 MICHAEL RUTTER: O MESTRE DAS MOTOS DE MACAU

Com nove vitórias e 21 subidas ao pódio no seu currículo, Michael Rutter é o mestre incontestado do Grande Prémio de Motos de Macau. O eterno piloto de 51 anos regressa este ano à 55ª edição da corrida de Macau para tentar alcançar uma incrível décima vitória.

64 ESTRELAS DE ROCK DE CARROS DE TURISMO EM DIGRESSÃO

As estrelas do novo Kumho TCR World Tour estão em Macau para a última prova da temporada de 2023, que contou com corridas de destaque em quatro continentes. Analisamos o novo pináculo das competições de carros de Turismo.

67 O RUGIR DA ÁSIA

O desporto automóvel asiático desfruta de mais uma época excepcional em 2023, com as competições de carros de Turismo, GT e monolugares a apresentarem grelhas repletas de quantidade e qualidade, revigorando o vibrante panorama regional das corridas de automóveis.

97 AGRADECIMENTOS



04 Message from the Chief Executive of the Macao Special Administrative Region Ho Iat Seng

05 Message from the Secretary for Social Affairs and Culture of the Macao Special Administrative Region Government Ao Ieong U

06 Message from the President of the Sports Bureau of the Macao Special Administrative Region Government Pun Weng Kun

07 The 70th Macau Grand Prix Organizing Committee

10 The Guia Circuit Map and information

11 **NON-STOP ACTION: A RACE-BY-RACE ROUNDUP OF WHAT'S COMING UP ON THE GUIA CIRCUIT**

71 70th Macau Grand Prix Programme

74 **69 YEARS OF WINNERS**

From gritty privateers to future Formula 1 legends, the list of Macau Grand Prix winners over the decades is as diverse as the city that hosts it

79 **THE JEWEL IN THE CROWN**

Forty years ago, Formula 3 made its Guia Circuit debut. We look at how the biggest stars in international motorsport fared on one of the world's most iconic race tracks right here in Macao

83 **MACAU TAKES CENTRE STAGE**

As the FIA GT World Cup returns to the Guia Circuit, we take a look at why the Macau GT Cup is, without doubt, the world's must-win GT sprint race.

86 **MICHAEL RUTTER: THE MOTORCYCLE MASTER OF MACAO**

With nine wins and 21 podium finishes on his CV, Michael Rutter is the undisputed master of the Macau Motorcycle Grand Prix. The evergreen 51-year-old returns to this year's 55th running of the race as he chases an incredible tenth victory.

89 **TOURING CAR ROCK STARS ON TOUR**

The stars of the new Kumho TCR World Tour are in Macao for the final round of the 2023 season which has featured headline races across four continents. We take a look at the new pinnacle of touring car competition.

92 **ASIA ROARS**

Asian motorsport has enjoyed yet another exceptional season in 2023, as the touring car, GT, and single-seater competitions drew grids teeming with both quantity and quality, reinvigorating the vibrant regional racing scene

97 **ACKNOWLEDGEMENTS**



澳門格蘭披治大賽車官網 Portal Oficial do Grande Prémio de Macau Macau Grand Prix website:

www.macao.grandprix.gov.mo

澳門格蘭披治大賽車官方應用程式



APP Oficial do Grande Prémio de Macau



Macau Grand Prix APP



澳門特別行政區行政長官 賀一誠

澳門格蘭披治大賽車是歷史悠久的標誌性項目，獨特的東望洋賽道吸引世界各地賽車愛好者的關注，成為國際賽車壇上享負盛名的品牌。澳門格蘭披治大賽車至今已舉行至第70屆，賽事孕育了多名世界級車手，對提升澳門旅遊城市形象和國際知名度，促進本澳“體育+”的持續發展具有重要意義。

這項年度體育盛事一直深受本澳市民、各地旅客、車手及國際媒體的歡迎和關注，在市民及社會各界的支持下，澳門格蘭披治大賽車迎來第70屆賽事，讓世界再度聚焦澳門，延續賽事在國際賽車壇的影響力。同時，獨特的賽道和精彩的賽事吸引各國車手和遊客來到澳門，體驗這個中西文化交匯的世遺城區、美食之都以及眾多的文化娛樂表演，感受澳門的多元魅力，對拓展澳門體育產業發展、豐富澳門世界旅遊休閒中心的內涵，以及推動澳門經濟適度多元發展起著正面作用。

隨著辦賽團隊的專業水平不斷提升、綜合旅遊休閒企業的積極投入，以及社會各界的持續參與，賽事的安排及配套日益完善，致力為車手及觀眾帶來更優質的體驗，並將澳門格蘭披治大賽車品牌推向更高的層次。本屆賽事得以順利舉辦，全賴各方的支持和協助，謹此向社會各界人士、贊助商和工作人員致以衷心感謝，同時祝願第70屆澳門格蘭披治大賽車取得圓滿成功！



賀辭 MENSAGEM DE BOAS-VINDAS WELCOME MESSAGE

Chefe do Executivo da Região Administrativa Especial de Macau Ho Iat Seng

O Grande Prémio de Macau é um evento icónico com uma longa história. O singular Circuito da Guia tem atraído a atenção dos entusiastas dos desportos motorizados de todo o mundo e tornou-se numa marca prestigiada internacionalmente no mundo das corridas.

O Grande Prémio de Macau, que se realiza pela 70ª vez, tem produzido muitos pilotos de classe mundial, e é de grande importância para o reforço da imagem e da popularidade internacional de Macau como cidade turística e para a promoção do desenvolvimento sustentável do “Desporto +” de Macau.

Este evento desportivo anual foi sempre bem-vindo e acompanhado pelos residentes, turistas de todo o mundo, pilotos e meios de comunicação social internacionais.

Com o apoio de residentes de todos os quadrantes da sociedade, o Grande Prémio de Macau chega à sua 70ª edição, permitindo uma vez mais que a atenção do mundo se foque em Macau, mantendo a sua influência no panorama internacional dos desportos motorizados.

Ao mesmo tempo, o circuito ímpar e as corridas emocionantes atraem pilotos e turistas de todo o mundo a Macau para vivenciarem esta cidade Património Mundial, onde as culturas chinesa e ocidental se encontram, numa cidade gastronómica e de numerosas atracções culturais e de entretenimento, e ainda sentirem o seu carisma diversificado. O Grande Prémio de Macau desempenha assim, um papel positivo no desenvolvimento da indústria do desporto de Macau e no enriquecimento da reputação de Macau como centro mundial de turismo e lazer, promovendo o desenvolvimento da diversificação adequada da economia de Macau.

Com a melhoria contínua do nível de profissionalismo da equipa organizadora do evento, do envolvimento activo das empresas de turismo e lazer integrado e da participação contínua de todos os sectores da sociedade, a programação das corridas e a respectiva logística têm sido aperfeiçoadas com o objectivo de criar uma experiência de maior qualidade para os pilotos e espectadores e de elevar a marca do Grande Prémio de Macau para um nível superior.

O sucesso deste evento deve-se ao apoio e à assistência de todas as partes envolvidas. Gostaria de expressar os meus sinceros agradecimentos a todas as personalidades dos diversos sectores da sociedade, aos patrocinadores e a todos os trabalhadores, e desejar que o 70º Grande Prémio de Macau seja um grande sucesso!

Chief Executive of the Macao Special Administrative Region Ho Iat Seng

The Macau Grand Prix is an iconic event with a long history. The unique Guia Circuit has attracted the attention of racing enthusiasts from all over the globe and has become a prestigious brand in the international racing world.

The Macau Grand Prix is being held for the 70th time. The event has produced many world-class drivers and is of great significance in enhancing the image and international popularity of Macao as a tourist city, and promoting the sustainable development of Macao's “Sports+”.

This annual sporting event has always been welcomed and followed by local residents, tourists from all over the world, drivers and international media.

With the support of residents from all walks of life, the Macau Grand Prix ushers in its 70th edition, allowing the world to once again focus on Macao and continuing its influence on the international racing scene.

At the same time, the unique track and exciting races attract drivers and tourists from all over the world to Macao to experience this World Heritage city where Chinese and Western cultures meet, a city of gourmet food, and numerous cultural and entertainment attractions. It plays a positive role in developing Macao's sports industry and enriching the reputation of Macao as a world tourism and leisure center, and promoting the moderately diversified development of Macao's economy.

With ongoing improvements to the level of professionalism of the event's organizational team, active contribution from integrated tourism and leisure enterprises, and the continuous participation of all sectors of society, the infrastructure and logistical elements of the event have been enhanced, with the aim of creating a better experience for drivers and spectators and showcasing Macao's uniqueness. The Grand Prix elevates its brand to a higher level.

The smooth execution of this event is due to the support of, and assistance from, all parties. I would like to express my heartfelt thanks to people from all walks of life, sponsors and staff, and wish the 70th Macau Grand Prix a complete success!

澳門特別行政區政府社會文化司司長 歐陽瑜

2023年是澳門文體盛事百花齊放之年，各項文體盛事不僅增添城市生活魅力，亦為社會經濟注入動力。第70屆澳門格蘭披治大賽車便是芸芸盛事中深受本澳居民和全球旅客關注並期待的項目之一。

澳門格蘭披治大賽車自上世紀五十年代中期在澳門拉開序幕後，便與澳門建立深厚的聯繫。回顧過去七十載的發展，賽事的規模伴隨著澳門社會發展而不斷完善和專業化，更帶動本澳旅遊和各種休閒娛樂服務業的蓬勃發展。在全澳居民的支持下，在各方的齊心協力下，澳門已發展成享負盛名的賽車之都，澳門格蘭披治大賽車不僅躍升為全球專業賽事之一，每年來自世界各地的頂尖賽車選手亦成功號召來自四方八面的賽車愛好者來澳觀賽，讓澳門逐漸成為遠近馳名的旅遊勝地。

特區政府致力發揮“一國兩制”的優勢，全方位推進“一中心、一平台、一基地”建設，循“1+4”經濟適度多元發展策略，以體育盛事為平台，聯動旅遊及文化等相關產業協同發展。享譽七十載的澳門格蘭披治大賽車一直發揮助力宣傳澳門旅遊休閒城市的形象，為促進本澳體育及經濟發展貢獻良多。未來，冀各界能繼續增強大賽車聯動旅遊業及其他周邊產業發展的正面效應，不斷增強“體育+”對澳門整體經濟及文旅發展的拉動效應。

在此，本人謹向促成本屆澳門格蘭披治大賽車成功舉辦的所有贊助和合作機構、全體工作人員、各界傳媒，以及全澳居民致以衷心感謝，相信本屆賽事定能創造另一歷史里程碑！同時，祝願來自世界各地的車手享受比賽，在澳門賽道上馳騁出嶄新的紀錄！



Secretária para os Assuntos Sociais e Cultura do Governo da Região Administrativa Especial de Macau Ao Ieong U

2023 é o ano em que os eventos culturais e desportivos de Macau floresceram. A realização de vários eventos culturais e desportivos não só dá mais encanto à vida urbana, como também injecta uma dinâmica na economia social.

O 70º Grande Prémio de Macau é um dos grandes eventos que tem atraído muita atenção e expectativa de residentes de Macau e de visitantes de todo o mundo.

Desde que o Grande Prémio de Macau começou a ser realizado em Macau, em meados da década de 1950, estabeleceu uma ligação profunda com a cidade. Olhando para trás, para o desenvolvimento dos últimos setenta anos, a escala do evento tem melhorado continuamente, bem como o seu profissionalismo, a par com o desenvolvimento da sociedade de Macau. Tem também impulsionado o desenvolvimento vigoroso do turismo de Macau e de várias indústrias de serviços de entretenimento e lazer.

Com o apoio dos residentes de Macau e através dos esforços concertados de todas as partes, Macau tornou-se numa prestigiada capital das corridas. O Grande Prémio de Macau não só se tornou um dos eventos mais profissionais, como também atrai todos os anos concorrentes de topo mundial. Estes pilotos atraem também entusiastas do desporto automóvel de todo o mundo para assistirem às corridas, o que, ao longo dos anos, fez de Macau um destino turístico bem conhecido.

O Governo da RAE de Macau está empenhado em aproveitar as vantagens de “um país, dois sistemas”, promovendo de forma abrangente a construção de “um centro, uma plataforma e uma base”, seguindo a estratégia de desenvolvimento económico moderadamente diversificado “1+4”, utilizando os eventos desportivos como plataforma e ligando o turismo, a cultura e outras indústrias relacionadas num desenvolvimento coordenado.

O Grande Prémio de Macau, que já é famoso há setenta anos, sempre desempenhou um papel na promoção da imagem de Macau como cidade turística e de lazer e de um grande contributo para a promoção do desenvolvimento desportivo e económico de Macau.

No futuro, esperamos que as pessoas de todos os quadrantes da sociedade continuem a reforçar os efeitos positivos do Grande Prémio na ligação do desenvolvimento do turismo e de outras indústrias relacionadas, e a intensificar a força motriz do “Desporto+” na economia global de Macau e no desenvolvimento do turismo cultural.

Gostaria de aqui expressar os meus sinceros agradecimentos a todos os patrocinadores e organizações colaboradoras, ao pessoal, aos meios de comunicação social e aos residentes de Macau que tornaram este Grande Prémio de Macau um sucesso. Acredito que este evento irá certamente criar mais um marco histórico! Ao mesmo tempo, espero que os concorrentes de todo o mundo desfrutem do evento e estabeleçam novos recordes no circuito de Macau!

Secretary for Social Affairs and Culture of the Macao Special Administrative Region Government Ao Ieong U

2023 is the year when Macao's cultural and sporting events flourish. Various cultural and sporting events will not only add charm to urban life, but also inject impetus into the social economy.

The 70th Macau Grand Prix is one of the major events that has attracted much attention and anticipation from Macao residents and visitors from around the world.

Since the Macau Grand Prix began in Macao in the mid-1950s, it has established a deep connection with the city. Looking back on the development of the past seventy years, the scale of the event has improved continuously as well as its professionalism, along with the development of Macao society. It has also driven the vigorous development of Macao's tourism and various leisure and entertainment service industries.

With the support of Macao residents and through the concerted efforts of all parties, Macao has developed into a prestigious racing capital. The Macau Grand Prix has not only become one of the world's most professional events, but also attracts top competitors from all over the world every year. These drivers and riders have also attracted motorsport enthusiasts from all over the world to come to watch the races, which over the years has made Macao a well-known tourist destination.

The Macao SAR government is committed to leveraging the advantages of “one country, two systems”, comprehensively promoting the construction of “one center, one platform, and one base”, following the “1+4” moderately diversified economic development strategy, using sports events as a platform and linking tourism, culture and other related industries in a coordinated development.

The Macau Grand Prix, which has been famous for seventy years, has always played a role in promoting the image of Macao as a tourist and leisure city, and has made great contributions to promoting the sporting and economic development of Macao.

In the future, we hope that people from all walks of life will continue to enhance the positive effects of the Grand Prix in linking the development of tourism and other related industries, and to enhance the driving force of “Sports+” on Macao's overall economy and cultural tourism development.

Here, I would like to express my heartfelt thanks to all the sponsors and cooperating organizations, staff, media, and Macao residents who have made this Macau Grand Prix a success. I believe that this event will surely create another historical milestone! At the same time, I hope the competitors from all over the world enjoy the event and set new records on the Macao circuit!

澳門特別行政區政府體育局局長 潘永權

澳門格蘭披治大賽車迄立至今，成為本澳獨樹一幟的年度標誌性體育旅遊品牌項目，賽事於本年踏入第70屆，並一直屢獲各界認可，每年均匯集各地傳媒和旅客慕名而至，共同參與這項年度矚目的國際體壇盛事，有助提升澳門的旅遊城市形象和國際知名度。

藉舉辦第70屆澳門格蘭披治大賽車，能持續向外界宣傳澳門世界旅遊休閒中心的的城市形象，同時能透過一系列的賽事周邊活動與民同樂，共同慶祝賽事邁進新的里程碑。隨著賽車技術發展日新月異，澳門格蘭披治大賽車組織委員會將繼續努力提升賽事水平和規模，除了在硬件配置上持續進行優化，亦致力凝聚更多社會力量，培育具潛力的生力軍，並以精益求精的態度籌辦賽事，藉此進一步鞏固澳門格蘭披治大賽車在國際車壇上的地位。

謹此向各地車壇精英和旅客表示熱烈歡迎，同時衷心感謝所有參與及支持大賽車工作的部門、機構、贊助商及工作人員，以及過去六十多年來為澳門格蘭披治大賽車付出的所有人士，他們的全情投入讓大賽車能順利舉行至第70屆。我們將繼續努力辦好每一屆賽事，延續澳門格蘭披治大賽車這項國際知名的品牌活動。

祝願第70屆澳門格蘭披治大賽車取得圓滿成功！



賀辭 MENSAGEM DE BOAS-VINDAS WELCOME MESSAGE

Presidente do Instituto do Desporto do Governo da Região Administrativa Especial de Macau Pun Weng Kun

Desde o seu estabelecimento, o Grande Prémio de Macau tornou-se o evento de marca único, anual e icónico do turismo desportivo da cidade. O evento assinala agora o seu 70º ano e tornou-se reconhecido por muitos de todos os quadrantes da sociedade.

Todos os anos, o evento atrai os meios de comunicação social e visitantes de todo o mundo, e a realização deste evento desportivo internacional e anual ajuda a melhorar a imagem de Macau como destino turístico, assim como a sua reputação internacional.

Ao acolher o 70º Grande Prémio de Macau, continuamos a promover para o mundo exterior a imagem da cidade como um centro mundial de turismo e lazer e, ao mesmo tempo, podemos todos partilhar o prazer através de uma série de eventos para celebrar este novo marco.

Com o rápido desenvolvimento da tecnologia dos desportos motorizados, a Comissão Organizadora do Grande Prémio de Macau continuará a trabalhar arduamente para melhorar o nível e a escala do evento. Para além de continuarmos a otimizar as infra-estruturas, estamos também empenhados em aproveitar mais recursos da sociedade e cultivar a próxima geração. O evento continuará a ser organizado com o objetivo de alcançar a excelência para consolidar ainda mais a posição do Grande Prémio de Macau no panorama internacional dos desportos motorizados.

Gostaria de dar as boas-vindas aos concorrentes e visitantes de todo o mundo e agradecer sinceramente a todos os departamentos, instituições, patrocinadores e colaboradores que participam e apoiam o trabalho do Grande Prémio. O nosso agradecimento também a todos aqueles que contribuíram para o Grande Prémio de Macau ao longo dos mais de sessenta anos, cuja dedicação ajudou o evento a chegar à sua 70ª edição.

Continuaremos a trabalhar arduamente para acolher com sucesso cada Grande Prémio e reforçar a sua reputação como uma marca de renome internacional. Desejo que o 70º Grande Prémio de Macau seja um êxito total!

President of the Sports Bureau of the Macao Special Administrative Region Government Pun Weng Kun

Since its establishment, the Macau Grand Prix has become the city's unique, annual, iconic sports tourism brand event. The event now marks its 70th year, and has become recognized by many from all walks of life.

Each year, the event attracts media and visitors from all over the world to attend, and staging this annual international sporting event helps enhance Macao's image as a tourist destination as well as its international reputation.

By hosting the 70th Macau Grand Prix, we continue to promote the city's image as a world center of tourism and leisure to the outside world and, at the same time, we can all share in the enjoyment through a series of events to celebrate this new milestone.

With the rapid development of motorsport technology, the Macau Grand Prix Organizing Committee will continue to work hard to improve the level and scale of the event. In addition to continuing to optimize the infrastructure, we are also committed to harnessing greater societal resources, and cultivating the next generation. The event will continue to be organized with the goal of achieving excellence to further consolidate the Macau Grand Prix's position on the international motorsport scene.

I would like to extend a warm welcome to the competitors and visitors from all over the world, and to sincerely thank all the departments, institutions, sponsors and staff who participate in and support the work of the Grand Prix. Our thanks also to all those who have contributed to the Macau Grand Prix over the past sixty-plus years, whose dedication has helped the event reach its 70th edition.

We will continue to work hard to successfully host each Grand Prix, and strengthen its reputation as an internationally-renowned brand. I wish the 70th Macau Grand Prix a complete success!

70TH MACAU GRAND PRIX – ORGANIZING COMMITTEE

COMMITTEE MEMBERS

Ao Ieong U (Secretary for Social Affairs and Culture)	President	José Pou (SA)	Member
Pun Weng Kun (ID)	Coordinator	Lei Long Kit (CB)	Member
Allen Lau Cho Un (ID)	Deputy Coordinator	Ng Hong (DSOP)	Member
Christine Lam Lin Kio (ID)	Deputy Coordinator	Chang Cheong Hin (DSAT)	Member
Wong Sai Peng (GSASC)	Member	Leong Chan Weng (IAM)	Member
See Lei Si Leng (ID)	Secretary General	Chong Coc Veng (AAMC)	Member
Maria Helena de Senna Fernades (DST)	Member	Charles Lo Keng Chio †	Member
Cheng Wai Tong (DST)	Member	Chan Chak Mo	Member
Chan Ka Io (FDC)	Member	Anthony Chum Pak Tak	Member
Chan Wai Sin (SSM)	Member	Ho Wai Kun	Member
Maria Natércia Augusta Gil (GCS)	Member	Cheang Peng Tai	Member
Luis Leong (SPU)	Member	Chao Hio Tong	Member

SUBCOMMITTEE MEMBERS

LOCAL DRIVERS SPONSORSHIP SUBCOMMITTEE

Allen Lau Cho Un (ID)	Coordinator
Christine Lam Lin Kio (ID)	Member
Chong Coc Veng (AAMC)	Member
See Lei Si Leng (ID)	Member
Andrew Vong Ka Kun (ID)	Member

SPORTING SUBCOMMITTEE

Chong Coc Veng (AAMC)	Coordinator
Christine Lam Lin Kio (ID)	Member
Charles Lo Keng Chio †	Member
Anthony Chum Pak Tak	Member
Ho Wai Kun	Member
Cheang Peng Tai	Member
Chao Hio Tong	Member
See Lei Si Leng (ID)	Member
Lei Chi Leong (AAMC)	Member
Daniel Tam Ka Keong (AAMC)	Member
Herculano Ribeiro (AAMC)	Member
Lao Kit Han (AAMC)	Member
Lai Chi Kit (AAMC)	Member
Leng Leong Ching (AAMC)	Member
Ma Chi Wa (AAMC)	Member
Roberto Carlos Osorio (AAMC)	Member
Kuan Kok Nam (AAMC)	Member
Lo Ka Meng (AAMC)	Member
Armando de Jesus (AAMC)	Member
Américo Martins de Jesus (AAMC)	Member
Andrew Vong Ka Kun (ID)	Member

MARKETING AND ADVERTISING SUBCOMMITTEE

Charles Lo Keng Chio †	Coordinator
Christine Lam Lin Kio (ID)	Member
Chong Coc Veng (AAMC)	Member
See Lei Si Leng (ID)	Member
Grace Chen Yuan Yuan (DST)	Member
Carol Tai Oi Chan (ID)	Member

PROMOTIONAL ACTIVITIES SUBCOMMITTEE

Maria Helena de Senna Fernades (DST)	Coordinator
Christine Lam Lin Kio (ID)	Member
Maria Natércia Augusta Gil (GCS)	Member
Chan Chak Mo	Member
See Lei Si Leng (ID)	Member
Betty Fok Wai Lan (DST)	Member
Cora Vong Lai Kuan (DST)	Member
Carol Tai Oi Chan (ID)	Member

CORPORATE BRANDING SUBCOMMITTEE

Christine Lam Lin Kio (ID)	Coordinator
Cheng Wai Tong (DST)	Member
Chan Ka Io (FDC)	Member
Chong Coc Veng (AAMC)	Member
Charles Lo Keng Chio †	Member
Chan Chak Mo	Member
See Lei Si Leng (ID)	Member
Carol Tai Oi Chan (ID)	Member

MEDIA SUBCOMMITTEE

Maria Natércia Augusta Gil (GCS)	Coordinator
Christine Lam Lin Kio (ID)	Member
Chan Wai Sin (SSM)	Member
Luis Leong (SPU)	Member
Chong Coc Veng (AAMC)	Member
Anthony Chum Pak Tak	Member
See Lei Si Leng (ID)	Member
Tong Man Wa (GCS)	Member
Maria Isabel Dias Calado André Bandeira (GCS)	Member
Andrew Vong Ka Kun (ID)	Member
Maggie Sam Mei Kei (ID)	Member
Anita Cheong Un Teng (ID)	Member

MEDICAL SUBCOMMITTEE

Chan Wai Sin (SSM)	Coordinator
Christine Lam Lin Kio (ID)	Member
Lei Long Kit (CB)	Member
Chong Coc Veng (AAMC)	Member
See Lei Si Leng (ID)	Member
Lei Wai Seng (SSM)	Member
Kuok Pan (CB)	Member
Fong Wai Ip (CB)	Member
Chou Kuok Hei (Red Cross)	Member
Andrew Vong Ka Kun (ID)	Member

INFRASTRUCTURE SUBCOMMITTEE

Andrew Vong Ka Kun (ID)	Coordinator
Allen Lau Cho Un (ID)	Member
Ng Hong (DSOP)	Member
Chang Cheong Hin (DSAT)	Member
Leong Chan Weng (IAM)	Member
Chong Coc Veng (AAMC)	Member
See Lei Si Leng (ID)	Member
U Kuok Tat (DSOP)	Member
Mok Soi Tou (DSAT)	Member
Che Vicente Chun Hong (IAM)	Member
Diamantino Augusto Torrado	Member

SECURITY SUBCOMMITTEE

Luis Leong (SPU)	Coordinator
Christine Lam Lin Kio (ID)	Member
Lei Long Kit (CB)	Member
See Lei Si Leng (ID)	Member
Lei Chong Man (PSP)	Member
Un Kim Fong (PSP)	Member
Wong Chi Wang (PSP)	Member
António Manuel Pereira (PJ)	Member
Kong Wai Chon (DSFSM)	Member
Andrew Vong Ka Kun (ID)	Member

TRANSPORT SUBCOMMITTEE

José Pou (SA)	Coordinator
Christine Lam Lin Kio (ID)	Member
Chong Coc Veng (AAMC)	Member
See Lei Si Leng (ID)	Member
Tai Lok In (SA)	Member
Lam Hoi Kin (DSEDT)	Member
Chan Chi Keong (CTT)	Member
Andrew Vong Ka Kun (ID)	Member

COMMUNITY RELATIONS SUBCOMMITTEE

See Lei Si Leng (ID)	Coordinator
Christine Lam Lin Kio (ID)	Member
Maria Natércia Augusta Gil (GCS)	Member
Anthony Chum Pak Tak	Member
Carol Tai Oi Chan (ID)	Member

PROTOCOL SUBCOMMITTEE

Amy Lei Kit Ieng (ID)	Coordinator
Christine Lam Lin Kio (ID)	Member
See Lei Si Leng (ID)	Member
Liz Lam Tong Hou (DST)	Member
Carol Tai Oi Chan (ID)	Member



h v

aramco



powered by how

can we drive progress on the track and on the road?

Formula 1 is at the forefront of technology. By partnering with Aston Martin Formula One Team, we're driving the development of more efficient engines, advanced fuels, lubricants and non-metallic materials. Innovations that one day, could increase performance and reduce emissions for cars everywhere.

Discover how we are driving innovation at
aramco.com/poweredbbyhow

東望洋跑道 CIRCUITO DA GUIA THE GUIA CIRCUIT



賽道資料 NÚMEROS SOBRE O GPM BY THE NUMBERS

賽道 | CIRCUITO | CIRCUIT

總長度	6.2公里 / 3.8 英里
賽道最窄闊度	7 米 / 22.8 英尺
賽道最寬闊度	14 米 / 45.6 英尺

Comprimento / Length	6.2 kilometres / 3.8 miles
Largura Mínima / Minimum width	7 metres / 22.8 feet
Largura Máxima / Maximum width	14 metres / 45.6 feet

圈速紀錄 | RECORDES DE VOLTA | LAP RECORDS

三級方程式	2:06.419 (曉士, 2019, Dallara F3 2019)
電單車	2:23.616 (伊斯頓, 2010 / Kawasaki 1000cc)
東望洋大賽	2:27.009 (侯夫, 2014 / Lada Granta 1.6T)
澳門GT盃	2:17.182 (班博, 2019, Porsche 911 GT3 R)

Fórmula 3 / Formula 3	2:06.419 (Jake Hughes, 2019, Dallara F3 2019)
Motos / Motorcycle	2:23.616 (Stuart Easton, 2010 / Kawasaki 1000cc)
Corrida da Guia / Macau Guia Race	2:27.009 (Rob Huff, 2014 / Lada Granta 1.6T)
Taça GT Macau / Macau GT Cup	2:17.182 (Earl Bamber, 2019, Porsche 911 GT3 R)

比賽無間斷

ACÇÃO SEM PARAR

NON-STOP ACTION

澳門格蘭披治三級方程式大賽 – 國際汽聯三級方程式世界盃 |
GRANDE PRÉMIO DE MACAU DE FÓRMULA 3 – TAÇA DO MUNDO DE F3
FORMULA 3 MACAU GRAND PRIX – FIA F3 WORLD CUP



三級方程式比賽於1983年首次在澳門上演，首屆澳門格蘭披治三級方程式大賽，由未來的賽車傳奇人物 – 三屆F1世界冠軍冼拿(Ayrton Senna)奪得。自東望洋跑道使用四十週年紀念以來，澳門格蘭披治三級方程式大賽，現已牢固地確立為明日之星的試練場，並第五度被指定為國際汽聯三級方程式世界盃的官方賽事。

這場比賽將第二次由出戰國際汽聯三級方程式錦標賽的賽車參加，每輛賽車都配備相同的Dallara底盤和度身定造的Mecachrome六汽缸3.4公升自然吸氣引擎，能發出380匹馬力。

迄今為止，已有十位F1世界冠軍在其職業生涯早期來澳門參賽 – 冼拿、希爾(Damon Hill)、米高·舒密加(Michael Schumacher)、夏健倫(Mika Häkkinen)、韋倫諾夫(Jacques Villeneuve)、畢頓(Jenson Button)、咸美頓(Lewis Hamilton)、華迪爾(Sebastian Vettel)、羅斯保(Nico Rosberg)和韋特本(Max Verstappen)。此外，參加2023年F1大獎賽的二十二名車手中，十七人早年都有到過東望洋跑道參賽。

A Fórmula 3 apareceu pela primeira vez em Macau em 1983, com a inauguração do Grande Prémio de Macau de Fórmula 3 a ser conquistada pela futura lenda do automobilismo: o tricampeão mundial de F1 Ayrton Senna. Comemorando 40 anos desde a sua estreia no Circuito da Guia, o Grande Prémio de Macau de Fórmula 3 está agora firmemente estabelecido como o campo de testes para as futuras estrelas e, pela quinta vez, é designado como a Taça do Mundo de F3 da FIA.

A corrida será disputada pelos carros que disputam o Campeonato de F3 da FIA pela segunda vez, cada um com um chassis Dallara idêntico e um motor Mecachrome de seis cilindros e 3,4 litros, naturalmente aspirado, com 380 cv.

Até à data, dez Campeões Mundiais de F1 correram em Macau no início das suas carreiras: Ayrton Senna, Damon Hill, Michael Schumacher, Mika Häkkinen, Jacques Villeneuve, Jenson Button, Lewis Hamilton, Sebastian Vettel, Nico Rosberg e Max Verstappen. Além disso, 17 dos 22 pilotos que participaram num Grande Prémio de F1 durante 2023 competiram no Circuito da Guia durante o início da sua carreira.

Formula 3 first appeared in Macao in 1983, with the inaugural Formula 3 Macau Grand Prix won by a future motor racing legend: three-time F1 World Champion Ayrton Senna. Celebrating 40 years since its Guia Circuit debut, the Formula 3 Macau Grand Prix is now firmly established as the testing ground for future stars, and for the fifth time is designated the official FIA F3 World Cup.

The race will be run for the cars which contest the FIA F3 Championship for the second time, each with an identical Dallara chassis and bespoke Mecachrome six-cylinder, 3.4-litre naturally aspirated 380hp engine.

So far, ten F1 World Champions raced at Macao early in their careers: Ayrton Senna, Damon Hill, Michael Schumacher, Mika Häkkinen, Jacques Villeneuve, Jenson Button, Lewis Hamilton, Sebastian Vettel, Nico Rosberg and Max Verstappen. In addition, 17 of the 22 drivers to have taken part in an F1 Grand Prix during 2023 have all competed on the Guia Circuit during their early days

澳門格蘭披治三級方程式大賽 – 國際汽聯三級方程式世界盃 |
GRANDE PRÊMIO DE MACAU DE FÓRMULA 3 – TAÇA DO MUNDO DE F3
FORMULA 3 MACAU GRAND PRIX – FIA F3 WORLD CUP



澳門格蘭披治三級方程式大賽 – 國際汽聯三級方程式世界盃 (參賽車手)

參賽資格

2023 年國際汽聯F3錦標賽和區域方程式錦標賽前列位置車手會優先獲邀

比賽形式

靜止發車

選拔賽 – 10圈或60分鐘

澳門格蘭披治F3大賽 – 國際汽聯F3世界盃 – 15圈或60分鐘

參賽車輛

符合2023年國際汽聯F3錦標賽技術規格的三級方程式賽車

官方 (指定) 輪胎

倍耐力

Grande Prêmio de Macau de Fórmula 3 – Taça do Mundo de F3 para Pilotos

Inscritos

Por convite, com prioridade para os principais pilotos do Campeonato de F3 da FIA de 2023 e dos Campeonatos de Fórmula Regional.

Formato

Partidas Paradas

Corrida de Qualificação: 10 voltas ou um máximo de 60 minutos

Grande Prêmio de Macau de Fórmula 3 – Taça do Mundo de F3 da FIA: 15 voltas ou um máximo de 60 minutos

Carros Elegíveis

Carros de F3 em conformidade com os Regulamentos Técnicos do Campeonato de F3 da FIA de 2023

Pneus Autorizados

Pirelli

Formula 3 Macau Grand Prix – FIA F3 World Cup for Drivers

Entries

By invitation, with priority to the leading drivers from the 2023 FIA F3 Championship and Formula Regional Championships

Format

Standing starts

Qualifying Race of 10 laps or a maximum of 60 minutes

Formula 3 Macau Grand Prix – FIA F3 World Cup – 15 laps or a maximum of 60 minutes

Eligible Cars

F3 cars complying with the 2023 FIA F3 Championship Technical Regulations

Official (control) Tyre

Pirelli

澳門GT盃 – 國際汽聯GT世界盃 |
TAÇA GT MACAU – TAÇA DO MUNDO DE GT DA FIA |
MACAU GT CUP – FIA GT WORLD CUP



澳門GT盃會於2023年慶祝第16屆賽事，並第六次被指定為國際汽聯GT世界盃。

2008年，澳門GT盃橫空出世，立即吸引了世界頂尖車隊、車手以及最具盛名的汽車製造商注意。這項比賽很快就成為一項激動人心、備受矚目的年終賽事，並於 2015 年首次榮獲國際汽聯 GT 盃這名字。作為 GT3 衝刺賽賽程上的一顆明珠，東望洋跑道上的勝利之爭，將再次在製造商和國際級車手陣容之展開激烈競爭。

Celebrando a sua 16ª edição em 2023, a Taça GT Macau é designada pela sexta vez como Taça do Mundo da FIA de GT.

Quando entrou em cena em 2008, a Taça GT Macau captou imediatamente a atenção das principais equipas e pilotos do mundo, bem como os mais prestigiados construtores de automóveis. A corrida rapidamente se estabeleceu como um espetáculo de fim de temporada emocionante e de alto nível e, em 2015, a Taça GT Macau foi premiada com a primeira designação de sempre de Taça do Mundo da FIA de GT. Sendo uma jóia no calendário de corridas de “sprint” GT3, a competição por uma cobiçada vitória no Circuito da Guia será, mais uma vez, intensa, tanto entre os construtores como entre o pelotão internacional de pilotos.

Celebrating its 16th edition in 2023, the Macau GT Cup is designated the FIA GT World Cup for the sixth time.

When it burst on to the scene in 2008, the Macau GT Cup immediately grabbed the attention of the world's leading teams and drivers, as well as its most prestigious auto manufacturers. The race quickly became established as a thrilling, high-profile end-of-year showcase and, in 2015, the Macau GT Cup was awarded the first-ever FIA GT Cup designation. As a jewel in the GT3 sprint race calendar, competition for a coveted victory on the Guia Circuit will once again be intense amongst both the manufacturers and the international line-up of drivers.



澳門GT盃 – 國際汽聯GT世界盃 (參賽車手)
澳門GT盃 – 國際汽聯GT世界盃 (車輛製造商)

參賽資格
僅以邀請形式參賽。車手級別必須獲國際汽聯界定為鉑金、金、銀或銅級。
比賽形式
滾動發車
選拔賽 – 12圈或60分鐘
澳門GT盃 – 國際汽聯GT世界盃 – 16圈或70分鐘
參賽車輛
GT3賽車
官方(指定)輪胎
倍耐力
Taça GT Macau - Taça do Mundo de GT da FIA para Pilotos Taça GT Macau - Taça do Mundo de GT da FIA para Construtores
Inscritos
Inscrições apenas por convite. Os pilotos devem estar classificados pela FIA como Platina, Ouro, Prata ou Bronze.
Formato
Partidas Lançadas
Corrida de Qualificação: 12 voltas ou um máximo de 60 minutos
Taça GT Macau - Taça do Mundo da FIA de GT: 16 voltas ou um máximo de 70 minutos
Carros Elegíveis
Carros de Grande Turismo de GT3
Pneus Autorizados
Pirelli
Macau GT Cup – FIA GT World Cup for Drivers Macau GT Cup – FIA GT World Cup for Manufacturers
Entries
Entries are by invitation only. Drivers must be categorized by the FIA as Platinum, Gold, Silver or Bronze.
Format
Rolling starts
Qualification Race – 12 laps or a maximum of 60 minutes
Macau GT Cup – FIA GT World Cup – 16 laps or a maximum of 70 minutes
Eligible Cars
Grand Touring (GT3) cars
Official (control) Tyre
Pirelli

澳門東望洋大賽 – Kumho TCR世界巡迴賽澳門站 | CORRIDA DE GUIA MACAU – KUMHO TCR WORLD TOUR EVENT OF MACAU | MACAU GUIA RACE – KUMHO TCR WORLD TOUR EVENT OF MACAU



澳門東望洋大賽自1972年首辦以來，曾採用過多種不同比賽形式，過五十多年來更一直處於國際房車比賽的巔峰。今年，東望洋大賽更進一步，成為Kumho TCR 世界巡迴賽最後一站賽事。

從全個四十個TCR認可的系列，超過二百場TCR認可的比賽中，有九個分站被選為2023年世界巡迴賽一部份。賽季從歐洲開始，然後移師拉丁美洲、澳洲和亞洲，於TCR世界總決賽前的最後一個分站，本週在澳門舉行。

數十年來，澳門東望洋大賽冠軍名單中，已加添了許多頂級房車賽車手的名字，包括史德(Hans Stuck)、韋堅遜(Tom Walkinshaw)、蘇柏(Steve Soper)、皮路(Emanuele Pirro)、雲高學(Jo Winkelhock)、文奴(Alain Menu)、派奧(Andy Priaulx)和侯夫(Rob Huff)。

Realizada pela primeira vez em 1972, a Corrida da Guia Macau assumiu uma série de formas diferentes, permanecendo no topo da competição internacional de carros de turismo durante mais de cinco décadas. Este ano, a Corrida da Guia dá o próximo passo na sua evolução como a ronda final do Kumho TCR World Tour.

Nove dos mais de 200 eventos sancionados pelo TCR das 40 séries sancionadas pelo TCR foram seleccionados para fazer parte do World Tour de 2023, com a temporada a começar na Europa e a passar pela América Latina, Austrália e Ásia, com a última ronda em Macau esta semana antes da Final Mundial do TCR.

Ao longo das décadas, os nomes de muitos dos melhores pilotos de carros de turismo foram adicionados à lista de vencedores da Corrida da Guia Macau, incluindo os de Hans Stuck, Tom Walkinshaw, Steve Soper, Emanuele Pirro, Jo Winkelhock, Alain Menu, Andy Priaulx e Rob Huff.

First run in 1972, the Macau Guia Race has taken a number of different forms, remaining at the pinnacle of international touring car competition for more than five decades. This year the Guia Race takes the next step in its evolution as the final round of the Kumho TCR World Tour.

Nine of the more than 200 TCR-sanctioned events from the 40 TCR-sanctioned series have been selected to be part of the 2023 World Tour, with the season beginning in Europe and moving to Latin America, Australia and Asia, with the final round in Macao this week before the TCR World Final event.

Over the decades, the names of many of touring cars' finest drivers have been added to the Macau Guia Race winners' list, including those of Hans Stuck, Tom Walkinshaw, Steve Soper, Emanuele Pirro, Jo Winkelhock, Alain Menu, Andy Priaulx and Rob Huff.

澳門東望洋大賽 – Kumho TCR世界巡迴賽澳門站
參賽資格
僅以邀請形式參賽
比賽形式
靜止發車
第一回合 – 9圈或35分鐘
第二回合 – 9圈或35分鐘
排位賽:
排位賽1: 全體車手
排位賽2: 於排位賽1最快12位車手
發車次序:
第一回合: 第1位至第12位按排位賽2成績，餘下車手按排位賽1成績
第二回合: 第1位至第10位按排位賽2成績作倒序排列;
第11位與第12位按排位賽2成績順序排列; 餘下車手按排位賽1成績排列
參賽車輛
符合TCR技術規格的TCR賽車
官方(指定)輪胎
Kumho
Corrida de Guia Macau – Kumho TCR World Tour Event of Macau
Inscritos
Por convite apenas
Formato
Partidas Paradas
Corrida 1: 9 voltas ou 35 minutos
Corrida 2: 9 voltas ou 35 minutos
Qualificação:
Q1: Todos os pilotos
Q2: 12 pilotos mais rápidos da Q1
Grelha de Partida:
Corrida 1: 1º-12º na ordem da Q2, restantes na ordem da Q1
Corrida 2: 10 primeiros na Q2 na ordem inversa, 11º e 12º na ordem da Q2; restantes na ordem da Q1
Carros Elegíveis
Carros TCR em conformidade com o Regulamento Técnico do TCR
Pneus Autorizados
Kumho
Macau Guia Race – Kumho TCR World Tour Event of Macau
Entries
By invitation only
Format
Standing starts
Race 1: Race 1 – 9 laps or 35 minutes
Race 2: Race 2 – 9 laps or 35 minutes
Qualifying:
Q1: All drivers
Q2: Fastest 12 drivers in Q1
Starting grids:
Race 1: P1-12 in order of Q2, remainder in order of Q1
Race 2: P1-10 top 10 in Q2 in reverse order; P11&12 in order of Q2; remainder in order of Q1
Eligible Cars
TCR Cars in compliance with TCR Technical Regulations
Official (control) Tyre
Kumho

澳門格蘭披治電單車 – 第五十五屆大賽 |
GRANDE PRÊMIO DE MOTOS DE MACAU – 55ª EDIÇÃO |
MACAU MOTORCYCLE GRAND PRIX – 55TH EDITION



五十多年來，澳門格蘭披治電單車大賽匯集了世界上技術最精練、最具成就的公路、跑道和耐力賽電單車手，共同參與這項獨一無二的街道賽。

澳門格蘭披治大賽車為歷史最悠久的國際街道賽事，在同一個週末同時上演四輪和兩輪比賽，令這個非凡的比賽更加引人注目。

這項比賽需透過邀請形式參與，車手通常還會參加其他著名的公路比賽，包括人島 TT大賽、西北200哩大賽和阿爾斯特格蘭披治 (Ulster Grand Prix) 等比賽，另外亦有參加英國超級電單車錦標賽和世界各地的耐力賽。這個圈子內，通常都結集來自歐洲、北歐和亞太地區的電單車好手。

Durante mais de cinco décadas, o Grande Prémio de Motos de Macau reuniu um pelotão internacional de alguns dos melhores e mais bem-sucedidos pilotos do mundo de estrada, corrido e resistência para competir nesta corrida de estrada única.

O Grande Prémio de Macau é o mais antigo circuito citadino internacional que conta com corridas de quatro e duas rodas no mesmo fim-de-semana, tornando esta prova já por si icónica ainda mais notável.

A participação na prova é por convite, e os pilotos também competem noutras corridas de estrada de prestígio, incluindo a Ilha de Man TT e a North West 200 e o Grande Prémio de Ulster, enquanto vários pilotos correm no Campeonato Britânico de Superbike e em corridas de resistência em todo o mundo. O pelotão inclui habitualmente pilotos de toda a Europa, bem como da Escandinávia e da região da Ásia-Pacífico.

For more than five decades, the Macau Motorcycle Grand Prix has brought together an international field of some of the world's most skilled and accomplished road, circuit and endurance riders to compete in this unique road race.

The Macau Grand Prix is the oldest international street circuit meeting to feature both four- and two-wheel races on the same weekend, making this extraordinary race all the more remarkable.

Entry into the event is by invitation, and the riders typically also compete at other prestigious road races including the Isle of Man TT, the North West 200 and the Ulster Grand Prix, while several race in the British Superbike Championship and endurance races around the world. The field regularly includes riders from right across Europe as well as Scandinavia and the Asia Pacific region.



澳門格蘭披治電單車 – 第五十五屆大賽

參賽資格

邀請形式

比賽形式

發車：按排位賽最佳圈速順序排列

靜止發車

參賽電單車

超級電單車：排氣量750cc至1000cc、3汽缸與4汽缸四衝程引擎；排氣量850cc至1200cc、2汽缸四衝程引擎

超級原裝電單車：排氣量750cc至1000cc、上限3汽缸與4汽缸四衝程引擎；排氣量850cc至1200cc、上限2汽缸四衝程引擎

四衝程原型電單車

官方(指定)輪胎

無限制

Grande Prémio de Motos de Macau – 55ª Edição

Inscritos

Por convite

Formato

Grelha de Partida: por ordem das voltas mais rápidas na classificação geral da Qualificação

Partida Parada

Carros Elegíveis

Superbike: 4 tempos, 3 e 4 cilindros acima de 750cc e até 1000cc e 4 tempos, 2 cilindros acima de 850cc e até 1200cc

Superstock: acima de 750cc e até 1000cc, 4 tempos e 3 e 4 cilindros máximo, e a cima de 850cc até 1200cc, 4 tempos e 2 cilindros máximo

Motos protótipos de 4 tempos

Pneus

Livre

Macau Motorcycle Grand Prix – 55th Edition

Entries

By invitation

Format

Grid: in order of the fastest overall laps in Qualifying

Standing start

Eligible Motorcycles

Superbike: 4-stroke 3&4 cylinders over 750cc to 1000cc and 4-stroke 2 cylinders over 850cc to 1200cc

Superstock: over 750cc up to 1000cc 4-stroke 3&4 cylinders maximum and over 850cc up to 1200cc 4-stroke 2 cylinders maximum

4-stroke prototype motorcycles

Tyre

Open

澳門房車盃 – CTCC中國汽車場地職業聯賽 |
 TAÇA DE CARROS DE TURISMO DE MACAU – CHINA TOURING CAR CHAMPIONSHIP |
 MACAU TOURING CAR CUP – CHINA TOURING CAR CHAMPIONSHIP



澳門房車盃 – CTCC中國汽車場地職業聯賽為來自大中華區及其他地區的車手，提供在著名東望洋跑道上比賽的絕佳機會。這兩場過程激烈的比賽，將帶來大量的驚險和刺激。

A Taça de Carros de Turismo de Macau - China Touring Car Championship - apresenta uma oportunidade de ouro para pilotos de toda a Grande China, e não só, de correrem no famoso Circuito da Guia. Esta corrida repleta de acção promete muitas emoções.

The Macau Touring Car Cup – China Touring Car Championship presents a golden opportunity for drivers from across Greater China and beyond to race on the famous Guia Circuit. The two, action-packed races promise plenty of thrills and spills.

澳門房車盃 – CTCC中國汽車場地職業聯賽
比賽形式
靜止發車
第一回合：9圈或35分鐘
第二回合：9圈或35分鐘
排位賽：
排位賽1：全體車手
排位賽2：於排位賽1最快12位車手
發車次序：
第一回合：第1位至第12位按排位賽2成績順序排列，餘下車手按排位賽1成績順序排列
第二回合：第1位至第10位按排位賽2成績順序排列；第11位與第12位按排位賽2成績順序排列；餘下車手按排位賽1成績順序排列
參賽車輛
符合CTCC中國汽車場地職業聯賽技術規格的2.0汽車
官方(指定)輪胎
米其林

Taça de Carros de Turismo de Macau – China Touring Car Championship
Formato
Partidas Paradas
Corrida 1: Corrida de Qualificação – 9 voltas ou 35 minutos
Corrida 2: Corrida Principal – 9 voltas ou 35 minutos
Qualificação:
Q1: Todos os pilotos
Q2: 12 pilotos mais rápidos da Q1
Grelha de Partida:
Corrida 1: 1º-12º na ordem da Q2, restante na ordem da Q1
Corrida 2: 10 primeiros na Q2 na ordem inversa, 11º e 12º na ordem da Q2; restantes na ordem da Q1
Carros Elegíveis
Viaturas com motores 2.0 em conformidade com o Regulamento Técnico do Campeonato da China de Carros de Turismo
Pneus Autorizados
Michelin
Macau Touring Car Cup – China Touring Car Championship
Format
Standing starts
Race 1: Race 1 – 9 laps or 35 minutes
Race 2: Race 2 – 9 laps or 35 minutes
Qualifying:
Q1: All drivers
Q2: Fastest 12 drivers in Q1
Starting grids:
Race 1: P1-12 in order of Q2, remainder in order of Q1
Race 2: P1-10 top 10 in Q2 in reverse order; P11&12 in order of Q2; remainder in order of Q1
Eligible Cars
2.0 cars eligible under the China Touring Car Championship Technical Regulations
Official (control) Tyre
Michelin





儘管澳門格蘭披治大賽車在國際層面取得成功，但它也一直支持入門級比賽，每年都會為本地和地區內私人賽車手舉辦多場比賽。為紀念其偉大傳統，澳門格蘭披治大賽車七十週年挑戰賽僅開放予兩個車型參與，為該地區的車手和車隊創造了一個公平競爭環境，讓他們在世上其中一條最具挑戰性的街道跑道，測試自己實力。

Apesar do seu sucesso internacional, o Grande Prémio de Macau tem apoiado sempre a competição de base, com uma série de corridas no programa de cada ano para os pilotos privados, locais e regionais. Realizado em honra desta grande tradição, o Desafio do 70º Aniversário do Grande Prémio Macau está aberto a apenas dois modelos de automóveis, criando condições equitativas para os pilotos e equipas da região testarem as suas capacidades num dos circuitos de rua mais desafiantes do mundo.

The Macau Touring Car Cup – China Touring Car Championship presents a golden opportunity for drivers from across Greater China and beyond to race on the famous Guia Circuit. The two, action-packed races promise plenty of thrills and spills.



作為國際汽聯職業發展階梯的第一級，國家層面的四級方程式錦標賽每年在世界各地舉辦，目標為十五歲或以上的車手，讓卡丁車車手升級至單座位賽車比賽。

雖然四級方程式並非東望洋跑道的稀客，但在今年比賽中，將會出現於國際賽事廣泛採用的 Tatuus F4 T421 GEN2單座位賽車，該賽車配備最新的國際汽聯安全裝置，包括halo車手護架和國際汽聯標準的可抽離式座椅，並由快意-阿巴夫提供編號F413T的渦輪增壓1.4cc引擎作動力，最大馬力 160匹。

O primeiro degrau na escada de desenvolvimento de carreira da FIA que leva os karters à competição júnior de monolugares, os campeonatos nacionais de Fórmula 4 são organizados todos os anos em todo o mundo para pilotos a partir dos 15 anos.

Embora a Fórmula 4 não seja estranha ao Circuito da Guia, este ano será uma competição internacional com o monolugar Tatuus F4 T421 GEN2, com os mais recentes requisitos de segurança da FIA, incluindo um halo e um assento extraível de acordo com as normas da FIA, e alimentado por um motor FIAT Abarth F413T Turbocharged 1400cc de 160cv.

The first rung on the FIA career development ladder bringing karters into junior single seater competition, national Formula 4 championships are run throughout the world each year for drivers from the age of 15.

While Formula 4 is no stranger to the Guia Circuit, this year will see an international entry compete in the Tatuus F4 T421 GEN2 single seater car, with the latest FIA safety features including a halo and FIA-standard extractable seat and powered by a Fiat Abarth F413T Turbocharged 1.4cc 160hp engine.

澳門格蘭披治大賽車70週年挑戰賽	
比賽形式	
靜止發車	
第一回合: 8圈或30分鐘	
第二回合: 8圈或30分鐘	
發車次序:	
第一回合: 按排位賽最佳圈速順序排列	
第二回合: 按第一回合最終名次順序排列	
參賽車輛	
符合相關技術規格的豐田GR86(ZN8) / 富士BRZ(ZD8)	
官方(指定)輪胎	
無限制	
Desafio do 70º Aniversário do Grande Prémio de Macau	
Formato	
Partidas Paradas	
Corrida 1: 8 voltas ou 30 minutos	
Corrida 2: 8 voltas ou 30 minutos	
Grelhas de Partida:	
Corrida 1: Por ordem das voltas mais rápidas na qualificação	
Corrida 2: Por ordem da classificação final da corrida 1	
Carros Elegíveis	
Toyota GR86(ZN8) / Subaru BRZ(ZD8), como definido nos Regulamentos Técnicos	
Pneus Autorizados	
Livre	
Macau Grand Prix 70th Anniversary Challenge	
Format	
Standing starts	
Race 1: Race 1 – 8 laps or 30 minutes	
Race 2: Race 2 – 8 laps or 30 minutes	
Grids:	
Race 1: In order of the fastest laps in qualifying	
Race 2: In order of the final classification of Race 1	
Eligible Cars	
Toyota GR86(ZN8) / Subaru BRZ(ZD8) as defined by the Technical Regulations	
Official (control) Tyre	
Open	



澳門四級方程式大賽

參賽資格
邀請形式
比賽形式
第一回合: 選拔賽 - 8圈或25分鐘
第二回合: 決賽 - 12圈或40分鐘
靜止發車
第一回合次序: 按排位賽最佳圈速順序排列
第二回合次序: 按第一回合最終名次順序排列
參賽車輛
符合技術規格的GEN2 Tatuus四級方程式賽車

Corrida de Macau de Fórmula 4

Inscritos
Por convite apenas
Formato
Corrida 1: 8 voltas ou 25 minutos
Corrida 2: 12 voltas ou 40 minutos
Partidas Paradas
Grelha de Partida da Corrida 1: Por ordem dos tempos mais rápidos na qualificação
Grelha de Partida da Corrida 2: Por ordem da classificação final da Corrida 1
Carros Elegíveis
Carros de Fórmula 4 GEN2 Tatuus em conformidade com os Regulamentos Técnicos.

Macau Formula 4 Race

Entries
By invitation
Format
Race 1: Qualifying Race - 8 laps or 25 minutes
Race 2: Final Race - 12 laps or 40 minutes
Standing starts
Race 1 grid: In order of the fastest times in qualifying
Race 2 grid: In order of the final classification of Race 1
Eligible Cars
Formula 4 GEN2 Tatuus cars in compliance with the Technical Regulations

TCR亞洲挑戰賽 | TCR ASIA CHALLENGE | TCR ASIA CHALLENGE



TCR賽車類別在中國取得了巨大成功，並於整個地區也大受歡迎，一切也歸功於它熱血沸騰的比賽過程，以及才華橫溢的車手陣容。

A categoria de corridas TCR está a desfrutar de grande sucesso na China, enquanto ganha popularidade em toda a região graças ao seu emocionante cunho de entusiasmo, competição corpo a corpo e talentoso pelotão de pilotos.

The TCR category of racing is enjoying great success in China as well as gaining popularity across the entire region thanks to its thrilling brand of exciting, wheel-to-wheel competition and talented field of drivers.

TCR亞洲挑戰賽

所有參賽資格
邀請形式
比賽形式
第一回合 - 9圈或35分鐘
第二回合 - 9圈或35分鐘
靜止發車
排位賽:
排位賽1: 全體車手
排位賽2: 於排位賽1最快12位車手
發車次序:
第一回合: 第1位至第12位按排位賽2成績，餘下車手按排位賽1成績
第二回合: 第1位至第10位按排位賽2成績作倒序排列；
第11位與第12位按排位賽2成績順序排列；餘下車手按排位賽1成績排列

參賽車輛

持有TCR技術表格的賽車
官方(指定)輪胎
米其林

TCR Asia Challenge

Inscritos
Por convite
Formato
Corrida 1: 9 voltas ou 35 minutos
Corrida 2: 9 voltas ou 35 minutos
Partidas Paradas
Qualificação:
Q1: Todos os pilotos
Q2: 12 pilotos mais rápidos da Q1
Grelhas de Partida:
Corrida 1: 1º-12º na ordem da Q2, restantes na ordem da Q1
Corrida 2: 10 primeiros na Q2 na ordem inversa, 11º e 12º na ordem da Q2, restantes na ordem da Q1
Carros Elegíveis
Viaturas que possuam o Passaporte Técnico TCR
Pneus Autorizados
Michelin

TCR Asia Challenge

Entries
By invitation
Format
Race 1 - 9 laps or 35 minutes
Race 2 - 9 laps or 35 minutes
Standing starts
Qualifying:
Q1: All drivers
Q2: Fastest 12 drivers in Q1
Starting grids:
Race 1: P1-12 in order of Q2, remainder in order of Q1
Race 2: P1-10 top 10 in Q2 in reverse order; P11&12 in order of Q2; remainder in order of Q1
Eligible Cars
Cars holding a TCR Technical Form
Official (control) Tyre
Michelin





這項以「粵港澳大灣區」為名的賽事每年均會上演，以慶祝三個地區之間賽車運動的聯繫，今年舉辦的，將是分別由GT3和GT4賽車參加的兩場比賽。

隨著賽事在賽車界和車迷間的受歡迎程度持續增加，今年的兩場比賽將展示來自世上一些極負盛名的汽車製造商的多個跑車車系，並由區內一眾最具才華的車手駕駛。

Baptizada em honra da “Grande Baía Guangdong – Hong Kong – Macau” e realizada todos os anos para celebrar a ligação existente nos desportos motorizados entre as três regiões, este ano realizam-se duas corridas separadas para carros com especificações GT3 e GT4.

Como o evento continua a ganhar popularidade rapidamente entre a comunidade e os fãs dos desportos motorizados, as duas corridas deste ano apresentam uma fascinante variedade de carros desportivos de alguns dos mais prestigiados fabricantes de automóveis do mundo, pilotados por alguns dos mais talentosos pilotos da região.

Named in honour of the “Guangdong – Hong Kong – Macao Greater Bay Area”, and held each year to celebrate the motorsport connections between the three areas, this year two separate races are held for GT3 and GT4 cars.

As the event continues to rapidly gain popularity amongst the motorsport community and fans, this year’s two races feature an fascinating array sportscars from some of the world’s most prestigious automobile manufacturers, piloted by some of the region’s most talented drivers.

大灣區GT盃
所有參賽資格
邀請形式
GT3和GT4比賽形式
各場比賽: 8圈或30分鐘
滾動發車
發車次序: 按排位賽最佳圈速順序排列
參賽車輛
大灣區GT盃 (GT3): 符合技術規格的GT3賽車
大灣區GT盃 (GT4): 符合技術規格的GT4賽車
官方(指定)輪胎
米其林
Taça GT – Corrida da Grande Baía
Inscritos
Por convite
Formato para as corridas GT3 e GT4
Cada corrida: 8 voltas ou 30 minutos
Partida Lançada
Grelha de Partida: Por ordem dos tempos mais rápidos na qualificação
Carros Elegíveis
Taça GT – Corrida da Grande Baía (GT3): Carros que cumprem o Regulamento Técnico de GT3
Taça GT – Corrida da Grande Baía (GT4): Carros que cumprem o Regulamento Técnico de GT4
Pneus Autorizados
Michelin
Greater Bay Area GT Cup
Entries
By invitation
Format
Each race: 8 laps or 30 minutes
Rolling start
Grid: In order of the fastest times in qualifying
Eligible Cars
Greater Bay Area GT Cup (GT3): GT3 cars complying with the Technical Regulations
Greater Bay Area GT Cup (GT4): GT4 cars complying with the Technical Regulations
Official (control) Tyre
Michelin



深受賽車迷擁戴的澳門路車挑戰賽，今年重返澳門格蘭披治大賽車賽程。這次比賽由豐田和富士兩個指定車型參與，隊伍和車手來自中國各地，參賽陣容令人興奮。

Uma das favoritas dos fãs das corridas, a Macau Roadsport Challenge regressa ao programa do Grande Prémio de Macau. Este ano, a corrida está aberta a dois modelos específicos da Toyota e da Subaru, com um alinhamento empolgante de equipas e pilotos de toda a China.

A firm favourite with race fans, the Macau Roadsport Challenge returns to the Macau Grand Prix programme. This year, the race is open to two, specific Toyota and Subaru models, with an exciting line-up of teams and drivers from across China.

澳門路車挑戰賽
比賽形式
靜止發車
比賽: 8圈或30分鐘
發車次序: 按排位賽最佳圈速順序排列
參賽車輛
符合相關技術規格的豐田GR86(ZN8)/富士BRZ(ZD8)
官方(指定)輪胎
無限制
Macau Roadsport Challenge
Formato para as corridas
Partida Parada
Corrida: 8 voltas ou 30 minutos
Grelha de Partida: Por ordem das voltas mais rápidas da qualificação
Carros Elegíveis
Toyota GR86(ZN8)/Subaru BRZ(ZD8), como definido nos Regulamentos Técnicos
Pneus Autorizados
Livre
Macau Roadsport Challenge
Format
Standing start
Race: 8 laps or 30 minutes
Grid: In order of the fastest laps in qualifying
Eligible Cars
Toyota GR86(ZN8)/Subaru BRZ(ZD8) as defined by the Technical Regulations
Official (control) Tyre
Open

第70屆澳門格蘭披治大賽車賽事程序



11-12/11/2023



11月11日 星期六

6:00	6:30	賽道封閉
6:30	7:00	檢查賽道
7:45	8:30	澳門四級方程式大賽 - 自由練習
8:45	9:15	TCR亞洲挑戰賽 - 自由練習
9:30	10:00	澳門路車挑戰賽 - 自由練習
10:15	10:45	大灣區GT盃(GT4) - 自由練習
11:00	11:30	大灣區GT盃(GT3) - 自由練習
12:10	12:40	TCR亞洲挑戰賽 - 排位賽1
12:45	13:00	TCR亞洲挑戰賽 - 排位賽2
13:15	13:45	澳門路車挑戰賽 - 排位賽
14:00	14:30	大灣區GT盃(GT4) - 排位賽
14:45	15:15	大灣區GT盃(GT3) - 排位賽
15:45	16:15	澳門四級方程式大賽 - 排位賽
18:00	**	賽道解封

11月12日 星期日

6:00	6:30	賽道封閉
6:30	7:00	檢查賽道
8:00	8:25	澳門四級方程式大賽-選拔賽 - 8圈
9:05	9:40	TCR亞洲挑戰賽 - 第一回合 - 9圈
10:20	10:50	澳門路車挑戰賽 - 8圈
11:30	12:00	大灣區GT盃(GT4) - 8圈
12:50	13:20	大灣區GT盃(GT3) - 8圈
14:00	14:35	TCR亞洲挑戰賽 - 第二回合 - 9圈
15:40	16:20	澳門四級方程式大賽 - 決賽 - 12圈
18:00		賽道解封

* 大會保留修改賽事程序之權利，將不另行通告。

** 若賽道在預定時間前解封，大會將作正式公佈。



16-19/11/2023

11月16日 星期四

6:00	賽道封閉
6:30	7:00 檢查賽道
7:45	8:30 澳門格蘭披治電單車 - 第五十五屆大賽 - 自由練習
9:00	9:40 澳門格蘭披治三級方程式大賽 - 國際汽聯三級方程式世界盃 - 自由練習1
9:55	10:20 澳門房車盃 - CTCC中國汽車場地職業聯賽 - 自由練習1
10:30	10:55 澳門格蘭披治大賽車70週年挑戰賽 - 自由練習1
11:10	11:40 澳門東望洋大賽 - Kumho TCR世界巡迴賽澳門站 - 自由練習1
12:15	12:45 澳門GT盃 - 國際汽聯GT世界盃 - 自由練習1
13:00	13:25 澳門房車盃 - CTCC中國汽車場地職業聯賽 - 自由練習2
13:35	14:00 澳門格蘭披治大賽車70週年挑戰賽 - 自由練習2
14:15	14:45 澳門東望洋大賽 - Kumho TCR世界巡迴賽澳門站 - 自由練習2
15:15	15:55 澳門格蘭披治三級方程式大賽 - 國際汽聯三級方程式世界盃 - 排位賽1
16:10	16:40 澳門GT盃 - 國際汽聯GT世界盃 - 自由練習2
18:00	** 賽道解封

11月17日 星期五

6:00	賽道封閉
6:30	7:00 檢查賽道
8:00	8:45 澳門格蘭披治電單車 - 第五十五屆大賽 - 排位賽
9:30	10:10 澳門格蘭披治三級方程式大賽 - 國際汽聯三級方程式世界盃 - 自由練習2
10:30	11:05 澳門房車盃 - CTCC中國汽車場地職業聯賽 - 排位賽
11:25	11:55 澳門格蘭披治大賽車70週年挑戰賽 - 排位賽
12:45	13:35 澳門東望洋大賽 - Kumho TCR世界巡迴賽澳門站 - 排位賽
14:05	14:35 澳門GT盃 - 國際汽聯GT世界盃 - 排位賽
15:05	15:45 澳門格蘭披治三級方程式大賽 - 國際汽聯三級方程式世界盃 - 排位賽2
18:00	** 賽道解封

11月18日 星期六

6:00	賽道封閉
6:30	7:00 檢查賽道
7:40	8:00 澳門格蘭披治電單車 - 第五十五屆大賽 - 賽前熱身
8:30	9:15 澳門格蘭披治電單車 - 第五十五屆大賽 - 12圈
10:05	10:40 澳門房車盃 - CTCC中國汽車場地職業聯賽 - 第一回合 - 9圈
11:20	11:50 澳門格蘭披治大賽車70週年挑戰賽 - 第一回合 - 8圈
12:50	13:25 澳門東望洋大賽 - Kumho TCR世界巡迴賽澳門站 - 第一回合 - 9圈
14:05	15:05 澳門GT盃 - 國際汽聯GT世界盃 - 選拔賽 - 12圈
15:50	16:50 澳門格蘭披治三級方程式大賽 - 國際汽聯三級方程式世界盃 - 選拔賽 - 10圈
18:00	** 賽道解封

11月19日 星期日

6:00	賽道封閉
6:30	7:00 檢查賽道
8:20	8:55 澳門房車盃 - CTCC中國汽車場地職業聯賽 - 第二回合 - 9圈
9:30	10:00 澳門格蘭披治大賽車70週年挑戰賽 - 第二回合 - 8圈
10:35	11:10 澳門東望洋大賽 - Kumho TCR世界巡迴賽澳門站 - 第二回合 - 9圈
12:05	13:15 澳門GT盃 - 國際汽聯GT世界盃 - 16圈
13:30	14:30 經典老爺車巡遊
15:15	15:20 舞獅
15:30	16:30 澳門格蘭披治三級方程式大賽 - 國際汽聯三級方程式世界盃 - 15圈
18:00	** 賽道解封

* 大會保留修改賽事程序之權利，將不另行通告。

** 若賽道在預定時間前解封，大會將作正式公佈。

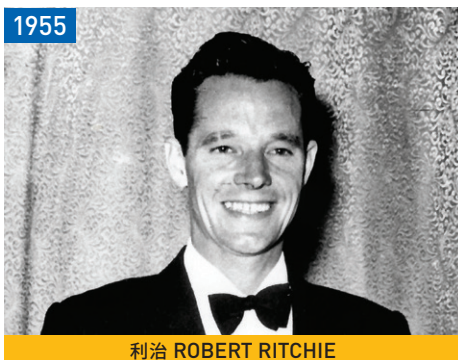


澳門格蘭披治 優勝者的69年

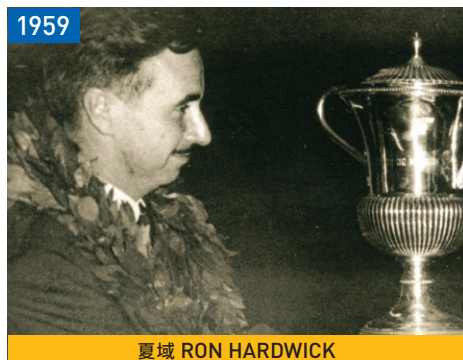
從堅韌不拔的私人車隊車手，到未來的一級方程式傳奇人物，數十年來澳門格蘭披治大賽車的優勝者名單，與賽事主辦城市一樣變化萬千。



加華路 EDDIE CARVALHO



利治 ROBERT RITCHIE



夏域 RON HARDWICK

1954-1982

首屆澳門格蘭披治大賽車於1954年秋天上演。與我們現在看到的大型國際盛會截然不同的的是當年是採用勒芒式起步方法，十五輛賽車在發車線上一字排開，車手們要從跑道對面奔往賽車，然後開始比賽。

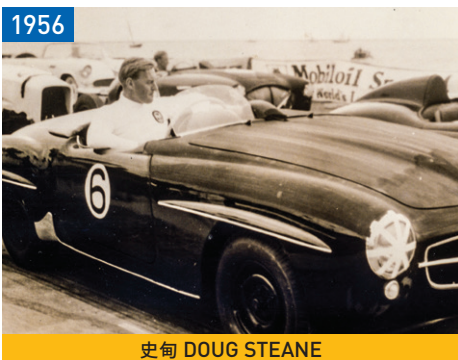
首屆比賽冠軍由旅居香港的葡萄牙車手加華路(Eddie Carvalho)奪得。隨後幾年，來自香港的車手包攬了賽事的冠軍，包括利治(1955年)、史甸(1956年)和彼狄文(1957年)。

隨著二十世紀五十年代接近尾聲，澳門格蘭披治開始吸引更多國際參賽者，情況也慢慢產生了變化。1958年，新加坡車手陳理松(Chan Lye Choon)成為首位海外冠軍，也是第一位華裔冠軍。

在陳理松的成功故事出現後，香港車手重新主導賽事。夏域(Ron Hardwick)登上1959年格蘭披治大賽冠軍寶座，之後1960年的王者為烈芬(Martin Redfern)。而自新加坡的希夫(Peter Heath)則奪得1961年的冠軍。

翌年，新星羅路(Arsenio Laurel)首次在澳門亮相。這位甚受歡迎的菲律賓車手，最初抵達澳門時並未引起公眾關注，但到比賽週末結束時，他卻以超過一分鐘優勢擊敗一眾本地車手，當中一人正是葉德利(Teddy Yip)。

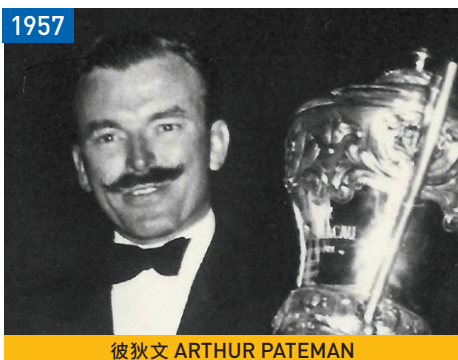
葉德利後來成為車隊老闆並取得空前成功，以及他對這項賽事的持續推廣，因此，葉德利經常被稱為第一代的「澳門先生」。他在1956年澳門



史甸 DOUG STEANE



烈芬 MARTIN REDFERN



彼狄文 ARTHUR PATEMAN



希夫 PETER HEATH



陳理松 CHAN LYE-CHOON



羅路 ARSENIO LAUREL

1964



潘炳烈 ALBERT POON

1970



郭先達 DIETER QUESTER

1965 | 1972 | 1973



麥當奴 JOHN MACDONALD

1974



馬沙班 VERN SCHUPPAN

1966



比安基 MAURO BIANCHI

1977 | 1978



柏齊斯 RICCARDO PATRESE

1967



毛東尼 TONY MAW

1979



裡斯 GEOFF LEES

1968 | 1971



布素 JAN BUSSELL

1981



伊爾 BOB EARL

1967



白賴特 KEVIN BARTLETT

1982



莫蘭奴 ROBERTO MORENO

格蘭披治駕駛一輛外形流麗的積架XK120參加其處子戰，直至1963年終以第三名完賽，此乃葉德利出賽歷史的最佳成績，同年冠軍則落在羅路手中，這桂冠亦令他成為首位兩奪澳門格蘭披治大賽冠軍的車手。一年之後，才華橫溢的香港車手潘炳烈成功冒起，成為了1964年冠軍，令羅路未能如願第三度稱雄。本以為這會是潘炳烈往後連番奪冠的故事開端，可惜他之後始終未能再度封王，只能三度屈居亞軍和得到一次季軍。

1965年，以香港為家的麥當奴(John MacDonald)首嚐勝利滋味，最終他共四度贏得這項賽事(1965年、1972年、1973年和1975年)。麥當奴具備優厚資質和穩定表現，他更在1969年澳門格蘭披治電單車賽和1972年澳門東望洋大賽勝出，至今仍未有參賽者能完成這非凡壯舉。

當以為本地車手會延續勝利紀錄時，1966年的澳門格蘭披治大賽正好為賽事往後發展帶來巨大轉變。當年香港梅賽德斯經銷商蘇偉澤(Walter Sulke)以一台由職業車隊準備的雷諾Alpine報名參賽，並由比利時車手比安基(Mauro Bianchi)駕駛。這個冠軍組合打破了紀錄，在贏得比賽的過程中，比安基神話般地成為第一個圈速突破三分鐘大關的車手。

他的勝利令澳門格蘭披治大賽車受到國際關注，很快，更響亮的名字將於溫暖的秋日陽光下，在這座城市力爭成功。

1967年，澳洲車手毛東尼(Tony Maw)在這裡獲勝，而英國的布素(Jan Bussell)則贏得了1968年冠軍。1969年，澳洲傳奇人物白賴特(Kevin Bartlett)以領先兩圈的壓倒性優勢獲勝。跟比安基一樣，一個才華橫溢的車手加上一台高性能機器(這次的參賽車輛是Mildren-Waggot)，對於本地參賽者來說實在遙不可及。

到1970年，德國明星車手郭先達(Dieter Quester)以寶馬廠隊名義出賽，憑著一台二級方程式賽車告捷。郭先進的單圈圈速較比安基四年前寫下的紀錄快了二十四秒，說明了比賽步伐正急速轉變。

布素在1971年成功克服重重困難在澳門第二度登頂。而麥當奴於七十年代三次獲勝後，本地車手支配賽事的日子開始完全改變。

來自澳洲的格蘭披治賽車手、勒芒冠軍人馬沙班(Vern Schuppan)，先後在1974年和1976年為葉德利擁有的德利賽車隊(Theodore Racing)取得兩次勝仗。同一時間，日後的一級方程式世界冠軍鐘斯(Alan Jones)也有在澳門爭逐，速度極快，卻從未獲勝。

意大利名將柏齊斯(Riccardo Patrese)在1977年和1978年凱旋而歸；後來同樣晉身一級方程式的英國車手裡斯(Geoff Lees)也獲得了兩連勝(1979年和1980年)。

隨著二十世紀八十年代到臨，賽事明顯需要突破，而這個變動將永遠改寫澳門格蘭披治大賽車的歷史。

1983-2022

澳門格蘭披治大賽能有傳奇般的歷史，在於這座城市一直竭力保護著神話般的東望洋跑道，由此塑造其命運發展，同時迎合1983年以來的迅速崛起，不然的話，這裡絕不會有令全球年輕車手求勝若渴的三級方程式出現。正因為這個榮譽，它如今才會擁有極其精彩的優勝者名單。

老一輩的賽車迷應該記得在上世紀七十年代後期和八十年代初期，澳門格蘭披治大賽在轉用三級方程式前是主要以大西洋方程式為戰車，但是這個類別的方程式賽車從未真正在歐洲盛行。1983年，澳門格蘭披治大賽主辦單位與英國賽車運動專家Barry Bland，攜手致力引入二級方程式作為比賽車輛。但在比賽前兩個月，國際賽車聯盟(FISA，即當時國際汽聯轄下負責管理環球賽車運動的部門)以安全為由，表明除非

有關方面為賽道進行修改，否則絕不會批准該賽事上演。

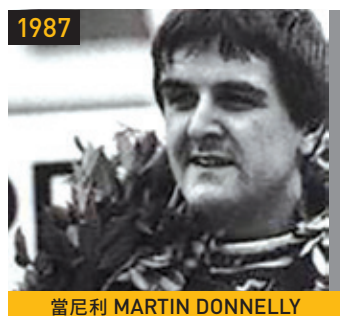
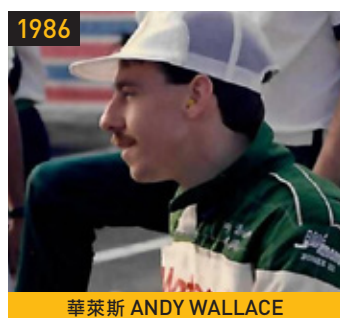
要改變一直備受推崇的賽道絕非可行之計，於是主辦單位迅速調整計劃，並決出一個合乎邏輯的方案，就是改用馬力較低、且可以安全地在現行賽道上行駛的三級方程式賽車作賽。

如使用二級方程式，主辦單位只能邀請來自歐洲錦標賽和日本錦標賽的隊伍來澳出賽；但若以三級方程式為參賽車輛，不僅有歐洲錦標賽和日本錦標賽，還會有英國、德國、法國、意大利和瑞典等地的錦標賽隊伍和車手到來。回想起來，能吸引全球各地的年輕單座位車手在澳門格蘭披治大賽中的舞台施展渾身解數，三級方程式絕對是更好的選擇。

由那刻直至2018年一屆，澳門格蘭披治三級方程式大賽的參賽名單，都是從全球各個根據國際汽聯三級方程式規例進行的錦標賽中精挑出來。到2019年，三級方程式採用全新規格，並成為一級方程式大獎賽的支援賽事，即國際汽聯三級方程式國際錦標賽。

受疫情影響，大賽車組委會為2020年至2022年的澳門大賽車安排作出調整，格蘭披治四級方程式大賽成了重頭戲。但來到今年，一眾國際汽聯三級方程式錦標賽的車隊都可以重臨澳門作賽。

過去四十年，有不少於四十二個國家和地區的車手參加澳門格蘭披治三級方程式大賽，冠軍車手來自當中十三個，能站上頒獎台最高點的人，所屬洲份包括歐洲、亞洲、南美洲和大洋洲。



1983年，當主辦單位在最後一刻改變了計劃時，他們也許預見不到這場比賽會因為一位日後成為賽車史上最偉大物之一的車手而被載入史冊。巴西小將冼拿 (Ayrton Senna da Silva) 是應屆英國三級方程式錦標賽總冠軍，他與德利賽車隊隊友、一級方程式車手 (Roberto Guerrero)，以及新任歐洲冠軍馬天尼 (Pierluigi Martini) 同樣較原定時間晚了才抵達澳門，儘管未完全適應到時差，卻並無削弱冼拿的明顯優勢。當其餘參加三級方程式的車手均已起程前來東南亞時，他們三人則獲邀到法國南部參與百拉威一級方程式車隊的測試。

冼拿的 West Surrey Racing 賽車來到澳門後改披上德利賽車隊的塗裝；兩年後，似曾相識的畫面出現了：古高文 (Mauricio Gugelmin) 成為賽事冠軍。古高文跟冼拿一樣也是巴西人，他來自庫里蒂巴市 (Curitiba)，冼拿則來自聖保羅。二人同樣在英國旅居，並於福特方程式1600和福特方程式2000組別比賽中成為總冠軍；而且，彼此轉戰英國三級方程式錦標賽時，都是效力 West Surrey Racing 車隊，且同樣於首個賽季便拿下總冠軍寶座，他們更是住在同一所房子！

巴西車手在澳門格蘭披治大賽車改行三級方程式規則的首三屆比賽中取得當中兩次勝利。值得注意的是，此後的三十八年裡，這個南美國家只增添了一位優勝者：前一級方程式車手迪加拉斯 (Lucas di Grassi) 在2005年比賽中，在比賽的末段搶佔頭位，成功奪魁。

在冼拿和古高文的勝利之間，尼爾遜 (John Nielsen) 贏得1984年的冠軍。這位未來的勒芒24小時耐力賽冠軍成為第一位、也是迄今為止唯一一位在澳門取勝的丹麥車手。

英國車手華萊斯 (Andy Wallace) 則在古高文之後於1986年封王。他與尼爾遜一樣，後來在勒芒嚐到榮耀的滋味，他亦是第一個贏得澳門格蘭披治三級方程式大賽的英國車手。自1983年開始，至今已舉辦了四十屆澳門格蘭披治大賽，當中合共有十位英國車手奪得十一次冠軍。1987年，北愛爾蘭的當尼利 (Martin Donnelly) 延續英國車手的勝利紀錄，緊隨其後的是蘇格蘭車手古達 (David Coulthard, 1991年)、費明 (Ralph Firman, 1996年)、另一位蘇格蘭車手鄧布克 (Peter Dumbreck, 1998年)、曼寧 (Darren Manning, 1999年)、康威 (Mike Conway, 2006年)、查域斯 (Oliver Jarvis, 2007年)、林恩 (Alex Lynn, 2013年) 和迪圖 (2017年和2018年)。

自1983年以來，英國車手在澳門格蘭披治大賽車榮譽榜上名列前茅，這或許並不令人意外。原國際汽聯歐洲三級方程式錦標賽 (FIA European F3 Championship) 於1984年底停辦後，英國系列賽便成為往後二十年歐洲同級比賽中最具競爭力的賽事。但值得注意的一點是，雖然鄧布克、曼寧和查域斯最初都是在英國錦標賽中冒起，但他們於澳門的成功，都是跟頂級車隊 TOM'S 一起轉戰日本系列賽後發生的。

在2000年代初以前，只有德國和法國錦標賽仍然可與英國錦標賽分庭抗禮，去到2003年，它們則合併成三級方程式歐洲系列賽 (F3 Euro Series)。再一個年代之後，英國錦標賽也走上終結之路，一眾參賽隊伍在國際汽聯安排下，跟其他歐洲競爭對手合組出新成立的國際汽聯三級方程式歐洲錦標賽 (FIA F3 European Championship)，該系列賽事由2012年舉辦至2018年。

考慮到上述歷史原因，法國和德國車手於澳門格蘭披治的成就僅次於英國車手是絕不令人驚訝。這兩個國家各產出了四名澳門大賽車冠軍，他們幾乎代表著一個成功年代。德國在澳門的突破，始於1990年的米高·舒麥加 (Michael Schumacher)，往後是1993年的梅拿 (Jörg Müller) 和1994年的馬臣 (Sascha Maassen)，1995年則由米高·舒麥加的胞弟拉夫·舒密加 (Ralf Schumacher) 為德國車手完成在澳門的三連勝。之後就由法國車手接棒，1997年瓦亞雷 (Soheil Ayari) 首建奇功，而到2002年至2004年三年間，先後由他的同胞高文迪 (Tristan Gommendy)、拿派爾 (Nicolas Lapierre) 和彼馬治 (Alexandre Prémat) 在澳門格蘭披治大賽封王。



1995 拉夫·舒密加 RALF SCHUMACHER



2001 佐藤琢磨 TAKUMA SATO



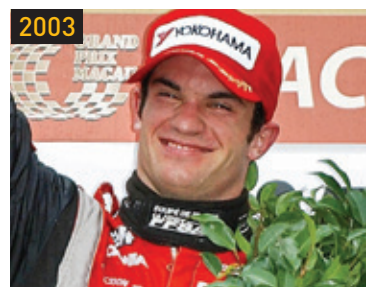
1996 費明 RALPH FIRMAN



2002 高文迪 TRISTAN GOMMENDY



1997 瓦亞雷 SOHEIL AYARI



2003 拿派爾 NICOLAS LAPIERRE



1998 鄧布克 PETER DUMBRECK



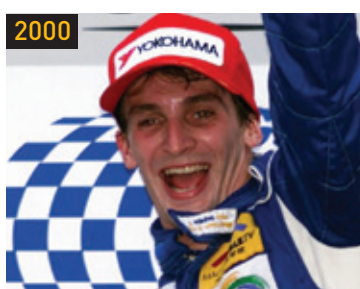
2004 彼馬治 ALEXANDRE PREMAT



1999 曼寧 DARREN MANNING



2005 迪加拉斯 LUCAS DI GRASSI



2000 高度 ANDRÉ COUTO



2006 康威 MIKE CONWAY



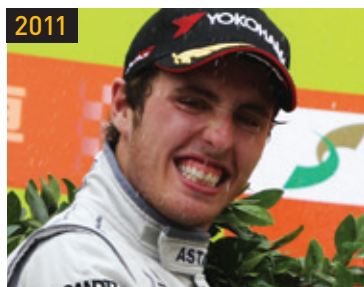
查域斯 OLIVER JARVIS



國本京佑 KEISUKE KUNIMOTO



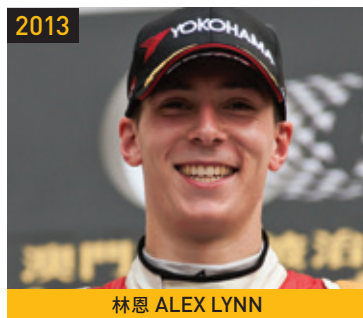
莫他拿 EDOARDO MORTARA



真卡迪拿 DANIEL JUNCADILLA



達哥斯達 ANTÓNIO FÉLIX DA COSTA



林恩 ALEX LYNN



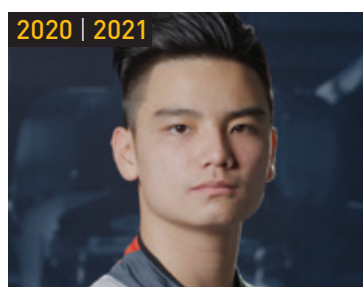
羅辛基斯 FELIX ROSENQVIST



迪圖 DAN TICKTUM



韋舒賀亞 RICHARD VERSCHOOR



梁瀚昭 LEONG HON CHIO

自1983年，合共有三名中國澳門車手贏得澳門格蘭披治大賽冠軍。高度於2000年的三級方程式賽凱旋而歸，之後梁瀚昭於2020年和2021年，以及鄭穎聰在2022年的四級方程式賽取得勝利。

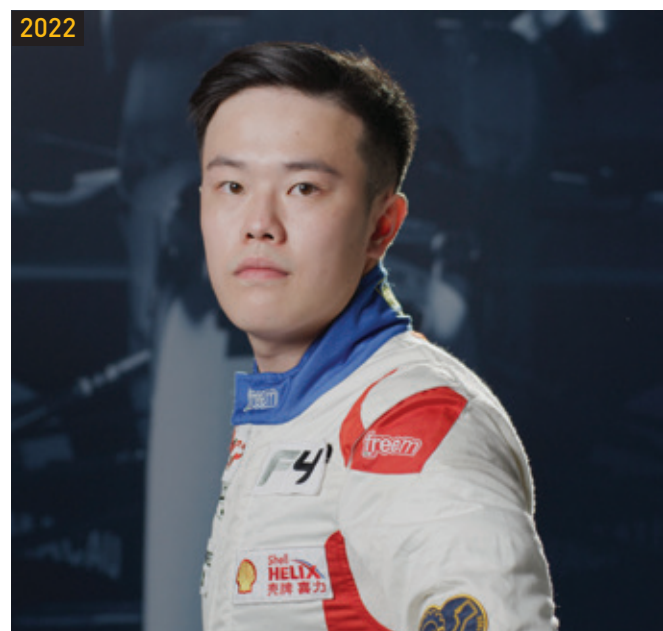
不過令人驚訝的是，多年來意大利僅有兩名澳門大賽車優勝者，分別是1988年的巴達基亞(Enrico Bertaggia)和2009年與2010年兩屆冠軍莫他拿(Edoardo Mortara)。這裡我們要作一點附加說明，莫他拿以往是代表意大利出戰三級方程式賽事，但來到現在，帶著法國血統的他已改用自己的出生地瑞士作為比賽國籍。同樣，1996年冠軍費明，當時是以英國車手身份作賽，但他也經常帶著屬於母親祖籍的愛爾蘭三色國旗。從這角度看，或許我們可以將1983年以來在澳門獲勝的車手國籍增加到十五個！

其他曾兩度獲得澳門格蘭披治大賽車冠軍的國家包括瑞典和日本，前者的代表有1992年的韋迪爾(Rickard Rydell)，和連續於2014年和2015年取勝的羅辛基斯(Felix Rosenqvist)；後者的冠軍人物則包括2001年的佐藤琢磨和2008年的國本京佑。此外，葡萄牙車手達哥斯達(António Félix da Costa)，也分別於2012年和2016年站上頒獎台最高位置。

餘下就是幾個取得單次勝利的國家，除丹麥以外，還有1989年冠軍百拉咸(David Brabham)的澳洲、2011年冠軍真卡迪拿(Daniel Juncadella)的西班牙，以及2019年冠軍韋舒賀亞(Richard Verschoor)的荷蘭，此子也是澳門格蘭披治三級方程式改行國際汽聯三級方程式錦標賽規則後首個奪標車手。

其實還有一些賽車強國的車手，雖然從沒在澳門格蘭披治大賽車掄元，卻有不少三甲份子出現，好像美國便有安迪努斯(Richard Antinucci)和沙俊(Logan Sargeant)；芬蘭則有三位名將沙奴(Mika Salo)、高華利能(Heikki Kovalainen)和保達斯(Valtteri Bottas)。至於從未奪冠卻紀錄性地四次有車手站上頒獎台的國家是新西蘭，包括特維爾(Mike Thackwell)(1984年和1985年)、赫利(Brendon Hartley)(2008年)和卡斯德(Nick Cassidy)(2014年)。其他站上頒獎台的還有貝加(Gerhard Berger)和奧亞(Lucas Auer)的奧地利、艾隆(Ralf Arón)與維比斯(Jüri Vips)的愛沙尼亞、基裡奴(Roberto Guerrero)的哥倫比亞、韋侖諾夫(Jacques Villeneuve)的加拿大、兩屆頒獎台份子古碧加(Robert Kubica)的波蘭、雲科爾(Laurens Vanthoor)的比利時，以及勒克萊爾(Charles Leclerc)的摩納哥。

上述國家和地區今年會否誕生首個澳門格蘭披治大賽冠軍？曾經獲勝的今年能否延續勝利紀錄？抑或另有國家和地區成功突破？可以肯定的是，多虧賽事組織者的遠大目光，以及這個城市對於舉世知名的東望洋跑道的堅定保護，參賽名單將會包括來自世界各地、眾多渴望勝利的年輕車手。❖



鄭穎聰 CHANG WING CHUNG

Ace it, MACAU!



02-03.12.2023

MACAO EAST ASIAN GAMES DOME
澳門東亞運動會體育館



Tickets Available NOW
門票現正公開發售

www.MGMMacauTennis.com

MGM

MACAU
TENNIS
MASTERS

美高梅澳門網球名人賽



Co-Organizers
聯合主辦單位



Supporting Units
支持單位

中央政府駐澳門聯絡辦公室
宣傳文化部



澳門特別行政區體育委員會
Sports Bureau of Macao SAR Government



澳門特別行政區旅遊局
DIRECÇÃO DOS SERVIÇOS DE TURISMO
MACAO GOVERNMENT TOURISM OFFICE



澳門網球總會
ASSOCIAÇÃO DE TENIS DE MACAU
MACAU TENNIS ASSOCIATION

Sponsors
贊助商



LALIQUE

皇冠上的寶石



澳門格蘭披治三級方程式大賽今年將再度同時成為國際汽聯三級方程式世界盃 [圖片來源：澳門格蘭披治大賽車組織委員會]

四十年前，三級方程式賽車在澳門東望洋跑道首次亮相，讓我們來看看國際賽車運動中的大明星，如何在這世界上其中一條最具標誌性的賽道嶄露頭角。

洗拿(Ayrton Senna)和米高·舒密加(Michael Schumacher)是賽車運動史上最著名的兩位人物，兩人合共獲得十次一級方程式世界冠軍榮銜。他們亦總共在澳門格蘭披治三級方程式大賽中贏得兩場勝利。

洗拿和米高·舒密加分別於1983年和1990年在澳門奪標，也是這項賽事史上最著名的兩場勝利。當然，1983年亦是三級方程式賽車首次在澳門亮相，並開啟長達四十年的傳統，一直延續至今，自此，澳門成為所有雄心勃勃的新晉車手的必經之地。洗拿開著由West Surrey Racing車隊營運的Ralt-豐田賽車，以澳門格蘭披治大賽車教父葉德利(Teddy Yip)名下的德利賽車隊名義參賽，期間一直佔著主導地位。這是洗拿最後一場三級方程式比賽，因為這位一級方程式的明日之星，那刻已經劍指世界頂級賽事……

令人興奮的德國年輕車手米高·舒密加，早在1989年便已出戰澳門，當時他駕駛WTS車隊的Reynard-大眾賽車，贏得兩回合中的首場賽事，第二回合卻未能完賽。一年後，他效力同一支車隊，與West Surrey Racing車隊的夏健倫(Mika Häkkinen)展開最終對決，夏健倫在進入最後一圈時作出不明智的超越，結果意外撞車。這場比賽後來在澳門大賽車歷史中一直為人津津樂道。



於1983年的澳門大賽車，洗拿與葉德利及其兒子合影。
[圖片來源：澳門新聞局]



米高·舒密加在1990年東望洋跑道獲勝後欣喜若狂 [圖片來源：澳門格蘭披治大賽車組織委員會]

冼拿和米高·舒密加的勝利，讓澳門格蘭披治大賽在今天得享盛譽，也是為甚麼它能造就很多大名鼎鼎的巨星成為賽車界的不朽名字。如果你有關注本季的一級方程式賽事，可能會驚訝地發現，在2023年賽季出賽的二十二名車手中，有十七人曾於早年在澳門參賽。

冼拿和米高·舒密加是迄今為止，僅有兩位同時贏得世界一級方程式總冠軍和澳門格蘭披治大賽冠軍的車手，但已有十位一級方程式世界冠軍，曾在他們早年的職業生涯中到澳門出賽。

我們在前文記錄了夏健倫，但是咸美頓(Lewis Hamilton)呢？這位後來追平米高·舒密加七屆一級方程式總冠軍紀錄的英國車手，於2014年隨Manor Motorsport車隊第二次亮相澳門，他贏得了選拔賽，但到正式比賽第二圈時，卻與日後在平治車隊的隊友兼世界冠軍羅斯保(Nico Rosberg)發生意外事故，最終咸美頓只能以第十四名完成比賽。現任一級方程式超級巨星韋特本(Max Verstappen)於2014年與Van Amersfoort車隊一起東來，當時年僅十七歲的他，其實已經拿到2015年一級方程式車手席位合約。這位荷蘭車手在選拔賽中本來領先最終勝出的羅辛基斯(Felix Rosenqvist)，豈料意外撞牆，於正賽時要從最後一位起步，全程力追至第七名完成比賽。

其他四位後來成為一級方程式世界冠軍的車手，參加澳門三級方程式大賽時都成功登上頒獎台。希爾(Damon Hill)於1988年憑藉Intersport Racing賽車獲得亞軍，韋倫諾夫(Jacques Villeneuve)於1992年效力豐田TOM'S車隊獲



儘管韋特本2014年來澳門時沒有贏得比賽，卻展示了他的才華 [圖片來源：澳門格蘭披治大賽車組織委員會]

得季軍，年輕的畢頓(Jenson Button)為Promatecme Renault車隊獲得1999年大賽亞軍，ASM車隊的華迪爾(Sebastian Vettel)於2005年的賽事中取得季軍。

這十位一級方程式總冠軍，是歷來三十二位曾經參加澳門三級方程式比賽，又同時曾贏過一級方程式分站冠軍中的一員，其中最早一位一級方程式分站冠軍而又出戰澳門的人，可能不是你想像的那樣……1983年的比賽由於準備時間限制，要組建一張由三級方程式冠軍和前列車手組成

的參賽名單，是一項相當大的挑戰，因此最終參賽的多張面孔，都是從一級方程式或其他更高級別賽事中降級參賽的車手。他們在之前的大西洋方程式時代已經前來澳門作賽，因此對東望洋跑道的挑戰充滿熱情。在整個二十世紀八十年代，澳門匯聚了當時的三級方程式明星，以及來自更高級別方程式的車手。

1985年，Murray Taylor車隊派出一級方程式車手阿諾爾(René Arnoux)來澳門參賽，他在1980年至1983年間，曾經為雷諾車隊和法拉利車隊贏



現任法拉利一級方程式明星勒克萊爾(CHARLES LECLERC)於2015年來到澳門 [圖片來源：澳門格蘭披治大賽車組織委員會]

得七個分站冠軍，但在1985年賽季的第一場比賽後就離開了法拉利車隊。值得稱讚的是，考慮到三級方程式賽車的功率重量比，與當時的渦輪增壓動力一級方程式戰車有很大不同，阿諾爾開始學習東望洋跑道，於比賽中處於中游位置，最終獲得第六名。

對於其餘三十一位曾在澳門出賽的一級方程式分站冠軍，在澳門參賽並非他們職業生涯的「公餘場」，而是作為邁向這項運動頂峰的真正墊腳石，其中兩人更在著名的6.2公里賽道上取得勝利。古達(David Coulthard)於1991年在澳門奪冠，其後加入威廉士和麥拿倫贏得一級方程式分站冠軍，而米高·舒密加的弟弟拉夫·舒密加(Ralf Schumacher)於1995年為其家族取得第二個冠軍，後來投效威廉士成為一級方程式分站冠軍車手。除此之外，貝嘉(Gerhard Berger)在1983年首屆澳門三級方程式大賽中登上頒獎台；艾雲(Eddie Irvine)在1990年著名的米高·舒密加與夏健倫之爭獲得季軍；杜利(Jarno Trulli)在1995年和1996年連續兩年都位列澳門大賽三甲，當中1996年那屆賽事，末段出現的紅旗殘酷地剝奪了他的爭標機會。其他車手還有如2002年的高華利能(Heikki Kovalainen)、2004年和2005年的古碧加(Robert Kubica)、2010年的保達斯(Valtteri Bottas)，以及2015年現任法拉利車手勒克萊爾。

當然，一級方程式並不是賽車運動中唯一令人垂涎的頂級賽事。不出所料，澳門對印第安納波利斯500哩大賽冠軍的影響力，對比一級方程式賽車



佐藤琢磨乃是唯一先後贏得澳門格蘭披治三級方程式大賽和印第500冠軍的車手 [圖片來源：澳門格蘭披治大賽車組織委員會]



2019年澳門國際汽聯三級方程式世界盃冠軍韋舒賓亞(RICHARD VERSCHOOR) [圖片來源：澳門格蘭披治大賽車組織委員會]

的影響力要小，但令人印象深刻的是，仍有七位贏得這場傳奇美國賽事的車手，之前曾在東望洋跑道征戰三級方程式比賽。韋倫諾夫和另一位一級方程式分站冠軍蒙托亞(Juan Pablo Montoya)，都曾在印第賽道上獲勝，也是曾接受澳門挑戰的人，而唯一同時贏得這兩項比賽的人乃是佐藤琢磨。這位甚受歡迎的日本車手，於2001年代表Carlin Motorsport車隊在澳門奪冠，多年後又於2017年和2020年在印第鑊形賽道上獲勝。

在印第賽車的年度錦標賽中，總冠軍得主中再有七名前澳門格蘭披治三級方程式大賽參賽者。韋倫諾夫和蒙托亞自然躋身其中，此外還有2023年總冠軍柏紐(Alex Palou)，他在2014年和2017年兩次澳門之旅都未有得到理想成績。偉大的辛拿迪(Alessandro Zanardi)亦同時在名單上，這位意大利車手1990年在澳門奪得第七名，不過當年的新聞頭條是米高·舒密加和夏健倫，這樣的成績自然不會引起人們關注。

除了印第500大賽外，世界上另一個在一級方程式以外最著名的賽事，為勒芒24小時耐力賽。令

人驚訝的是，不少於四十二位曾贏得這項法國經典耐力賽的冠軍，也有參加過澳門格蘭披治三級方程式大賽。

1983年首屆澳門格蘭披治三級方程式大賽車的參賽者中，包括了四十歲的澳洲前一級方程式車手沙班(Vern Schuppan)，他曾是大西洋方程式時代的東望洋跑道常客，並於當年六月駕駛保時捷成為勒芒冠軍。另一位前一級方程式車手林馬士(Jan Lammers)，於1985年至1987年連續三屆登上澳門三級方程式頒獎台，1988年他効力積架車隊時得到勒芒冠軍，同年十一月返回澳門則得第六名。順帶一提，林馬士的積架隊友是華萊斯(Andy Wallace)(1986年澳門格蘭披治大賽冠軍)和鄧菲士(Johnny Dumfries)，這是首個完全由具有澳門格蘭披治三級方程式經驗車手組成的勒芒冠軍配搭，而這絕對不會是最後一次！

除了華萊斯，在澳門和勒芒均奪冠的車手還包括了尼爾遜(John Nielsen) (1984年澳門、1990年積架車隊)、百拉威(David Brabham)(1989年澳門、2009年標緻車隊)和康威(Mike Conway)

(2006年澳門、2021年豐田車隊)。此外，在法國勒芒賽車界最受尊敬的明星、丹麥傳奇車手基斯頓臣(Tom Kristensen)，曾三度參加澳門格蘭披治大賽，隨後更創造了九屆勒芒冠軍的歷史紀錄，他在澳門三級方程式的最佳成績，是1993年為豐田TOM'S車隊取得第二名。那些看過2023年勒芒24小時大賽的車迷，可能已經認出駕駛獲勝法拉利499P戰車的兩位車手—卡拉度(James Calado)曾於2010年在澳門參賽；而喬維納(Antonio Giovinazzi)則在2015年澳門格蘭披治三級方程式大賽的選拔賽中第一個駛越終點線，卻因為起跑時偷步而被判罰時，令他最終只獲得第四名。

多年來參加澳門格蘭披治三級方程式大賽車的明星雲集，你可以期望，2023年的比賽中將會有一些明日之星出現，他們不一定贏得比賽，相反，他們甚至可能會把賽車撞上護欄，然後作為乘客坐上澳門的救援車輛返回圍場。但最少他們會知道，自己已經像之前的許多偉大賽車手一樣，體驗了這條無情的街頭賽道。❏

祝賀第70屆 澳門格蘭披治大賽車 圓滿舉行

BEST WISHES FOR
THE SUCCESS OF
THE 70TH MACAU GRAND PRIX



澳門金沙
Sands
MACAO


THE VENETIAN
澳門威尼斯人


FOUR SEASONS
MACAO


THE PARISIAN
澳門巴黎人


THE LONDONER
—澳門倫敦人—


ST REGIS
MACAO
澳門瑞吉酒店

The Grand Suites
at
Four Seasons


FOUR SEASONS
HOTEL
MACAO


LONDONER COURT
倫敦人御園


THE LONDONER
—Hotel—
澳門倫敦人酒店

CONRAD
MACAO
澳門康萊德酒店


SHERATON GRAND
Macao
澳門喜來登大酒店

The Four Seasons, St Regis, Sheraton and Conrad logos are registered trademarks of their respective owners and are used under license.

澳門

成為賽車舞台焦點

國際汽聯GT世界盃重返東望洋跑道



國際汽聯GT世界盃於今年重返澳門東望洋跑道 [圖片來源：澳門格蘭披治大賽車組織委員會]



至今曾四度奪冠的莫他拿(EDOARDO MORTARA)於2011年的勝利之路上；「三冠王」晏高於去年的澳門GT盃凱旋而回。 [圖片來源：澳門格蘭披治大賽車組織委員會]



牆壁和護欄並不會拖慢比賽步伐 [圖片來源：澳門格蘭披治大賽車組織委員會]

澳門GT盃 毫無疑問 是世上一項 兵家必爭 的短途 GT賽事

每位優勝者均會躋身國際GT賽車壇殿堂。香港車手歐陽若曦 (Darryl O' Young) 於2008年奪得首屆賽事冠軍，並於2021年增添第二冠。而有「澳門先生」之稱的莫他拿 (Edoardo Mortara) 則是賽事的四冠王，先在2011年至2013年取得三連冠，以及2017年第四度掄元。

梅賽德斯星級車手晏高 (Maro Engel) 亦曾三度奪冠。其餘得過冠軍獎盃的還包括雲科爾 (Laurens Vanthoor)、法夫斯 (Augusto Farfus) 和馬些路 (Raffaele Marciello)。

簡而言之，於澳門GT盃獲勝，會讓車手聲名大噪，而隨著賽事今年再次成為國際汽聯GT世界盃，冠軍銜頭自然變得更加重要。2015年至2019年間，這項比賽一直被冠以世界盃之名，後來因為全球疫情而暫停，如今賽事捲土重來，勢必讓它成為有史以來最叫人期待的澳門GT盃賽事之一。

到底是甚麼令這場比賽如此享負盛名？這或許要從澳門格蘭披治大賽車於世界賽車舞台上的角色說起。極具挑戰性的東望洋跑道是被譽為世界上最艱難的賽道之一，即使對最出色的車手來說，開著GT3賽車在牆壁和護欄之間高速飛馳，同樣是個嚴峻考驗。

能於澳門GT盃獻技的全都是最優秀的車手。跟其他大多數結合職業和業餘車手賽例 (Pro-Am) 的國際GT賽不同在於，這是一場只為職業車手而設的短途比賽，這大概解釋了為何在比賽期間絕不能有半點協妥，因為每個都是世上最出色的GT車手，進站換胎戰術在這裡也全不適用，唯一取勝策略就是全精力拚到底。

今屆澳門GT盃可能是有史以來競爭最激烈的一次，多名歐洲GT廠隊車手將大軍壓境，當中包括被視為地上狀態最火熱GT車手之一的 Jules Gounon。這名梅賽德斯麾下的法國猛將，連續



2016年，雲科爾(LAURENS VANTHOOR)於比賽中領先；法夫斯(AUGUSTO FARFUS)為寶馬車廠取得2018年國際汽聯GT世界盃冠軍 [圖片來源：澳門格蘭披治大賽車組織委員會]

取得最近三屆巴瑟斯特12小時耐力賽(Bathurst 12 Hours)勝利，他亦是應屆地通拿24小時耐力賽(24 Hours of Daytona)冠軍，以及兩屆斯柏24小時耐力賽(Spa 24)皇者。澳門GT盃冠軍乃是其個人履歷上少數仍然或缺的重要項目。

但Jules Gounon並非唯一渴望在澳門嚐到勝利滋味的世界級GT車手，德國房車大師賽(DTM)去屆盟主Sheldon van der Linde將會力爭成為繼2018年冠軍法夫斯後，第二個以寶馬賽車拿下格仔旗的人。至於代表保時捷車廠出征的則有月前首次在巴瑟斯特1000耐力賽(Bathurst 1000)上陣的名將阿斯堤(Kévin Estre)、隊友Thomas Preining，以及在對上一屆國際汽聯GT世界盃取得季軍的新西蘭車手班博(Earl Bamber)。他們全都在磨拳擦掌。

不只是一眾車手渴望藉著在澳門比賽而得到臉上貼金的機會，GT比賽向來是全球一眾頂尖車廠薈萃之處，各個品牌都會力爭在東望洋賽道取勝。

梅賽德斯是澳門GT盃歷史上最成功的品牌，共取得七次勝利，其餘包括奧迪四次獲勝，林寶堅尼兩次，保時捷和寶馬則各勝一仗。名單中缺少的可能就是世上最著名的跑車製造商：法拉利。儘管「騰躍馬」在賽車世界中從來不缺成就，但澳門GT盃的勝利始終意義重大，也許今年，廠方皇牌車手Daniel Serra有機會將冠軍獎盃收入囊中。

當然，要在澳門獲勝，就必須力壓所有強手。雲科爾、法夫斯和馬些路均會前來，力圖在他們於澳門的輝煌往績上再添殊榮。不過最難擊敗的也許就是晏高，這位來自德國的梅賽德斯廠隊車手去年取得壓倒性勝利，他將會力圖追平莫他拿的澳門GT盃四冠紀錄。而莫他拿去年以第二名完賽，今年他將崔護重來，力爭個人第五個冠軍。

於亞洲各項GT賽事中作戰的車手實力同樣不可低估，該地區正在培養人才，跟不同的「進口」車手一較高下。像方駿宇、李英健、陳維安等人，全都是對澳門東望洋跑道瞭如指掌的專家，而葉弘歷更是2020年的賽事冠軍。

隨著國際汽聯GT世界盃重返澳門，不論過程如何，東望洋跑道都會再次創造歷史。❖



馬些路(RAFFAELE MARCIELLO)竭力爭奪2019年比賽的格仔旗 [圖片來源：澳門格蘭披治大賽車組織委員會]

澳門電單車大師：路達

於履歷表上有著九次勝利和二十一次三甲成績的路達(Michael Rutter)，是澳門格蘭披治電單車大賽歷史中毫無爭議的真正大師。這位五十一歲的長青車手，今年將代表FHO寶馬車隊出戰澳門格蘭披治電單車—第五十五屆大賽，竭力在極難攻克的東望洋跑道上，爭取超現實的第十次勝利。



“FHO是英國最大的車隊，在人島TT比賽中取得成功後，我們自然要繼續取得好成績。”

將會跟 Josh Brookes 和赫爾文(Peter Hickman)聯袂駕駛三輛寶馬M1000RR超級電單車作賽的路達說：「我過去跟他們同場角逐很多次，儘管競爭定必非常激烈，但我們三個人將會組成一支強大的車隊。很高興能夠與FHO車隊一起重返澳門比賽，並得到我的長期贊助商Bathams作支援，如果能夠第十次奪魁，感覺肯定妙不可言。」

路達於澳門最近一次亮相，也是他在這裡的最近一次勝仗，他幸運地從赫爾文手中搶去冠軍。至於去年的比賽，則由基達摩(Erno Kostamo)獲勝，這位芬蘭車手成為自1997年(即路達首次來澳後三年)以來首個掄元的非英國車手。路達回憶起他第一次在澳門作賽時的情況，「天氣很熱，我以前從未有過相同的感覺，這裡也是個與別不同的城市。」

年輕時，路達經常跟隨他的著名賽車手父親、已故的東尼·路達(Tony Rutter)一同前往世界各地

(圖片來源：澳門格蘭披治大賽車組織委員會)



路達對上一次亮相澳門，乃是2019年的勝仗。(圖片來源：澳門格蘭披治大賽車組織委員會)



路達(10號車)於1994年首度亮相澳門，正跟麥加利倫(PHILIP MCCALLEN)爭奪位置。

比賽，路達亦因此愛上賽車，當他1989年在英國的賽道作處子戰時，年僅十七歲。路達解釋道：「在職業生涯中，我總是盡可能到不同地方比賽，在各種環境下參戰，然而我們尊稱為『校長』的Mike Trimby，給予我在澳門作賽的機會。」

Trimby於去年9月辭世，他曾經參加過澳門格蘭披治電單車大賽，之後則負責賽事的車手招募工作長達三十四年。作為Trimby的弟子，路達的澳門首戰並未如計劃進行，因為他的McCulloch車隊杜卡迪賽車引擎比賽中途毀了，之後一屆，他再次未能完成比賽。直至1996年，他昂然踏上頒獎台，屈居冠軍麥加利倫和亞軍賓納(Roger Bennett)之後。到了1998年，路達終於首嚐在澳門奪冠的滋味，戰馬為一部由本田英國車隊準備的RC45。

綽號「刀鋒」的路達，自首次參賽以來，只缺席過兩屆澳門格蘭披治電單車大賽，一次基於去年的旅遊入境限制未能前來；另一次在2001年，基於一些合



基於路達的驕人成績，其蠟像會永久擺放在澳門格蘭披治大賽車博物館內。

約條款，令他要出席另一項活動。「之後我簽下的每份合約，都會將參加澳門格蘭披治大賽車加到條文內。」路達微笑說。

就算在那些未能取勝的年份，路達於全長6.2公里的東望洋跑道角逐，通常也能躋身前三名，當中包括二十一次列席頒獎台的驚人成績。亦因為這出色紀錄，有關方面也為他立了一個全新的車手蠟像，永久放在澳門格蘭披治大賽車博物館裡內。

到底這名英國車手的成功秘訣是甚麼？路達說：「擁有一台良好的賽車，以及一支優秀的團隊在背後作支援實在至關重要，我亦一直努力確保自己擁有這點優勢。」

他的戰車，包括了多部廠車規格的本田、躍馬和杜卡迪，還有他在2018年和2019年用作比賽、戰鬥力驚人的本田RCV213。路達表示，「RCV是部很特別的戰車，從賽道圍欄反彈回來的聲音格外妙曼，沒有其他型號能與之相比。」

路達在其職業生涯中，共取得了七次TT大賽勝利，以及十四次西北200英哩賽冠軍，是公路賽車界的傳奇人物，但他承認，第一眼看到東望洋跑道時，還是被嚇到了。「那些圍欄的確叫我吃驚，所有位置也見不到緩衝路，但說到底它並不是一條難以熟記的賽道，主要有三個快彎，其餘都是左彎、右彎、左彎，你只需要知道哪裡向左，哪裡向右便可。當你仍然年輕時，的確會勇悍得多！」



柏列達(STEVE PLATER)於2006年登上頒獎台，開展他連續兩年勝出的歷史，在他左、右兩側的分別是路達和赫徹臣(IAN HUTCHINSON)。(圖片來源：澳門格蘭披治大賽車組織委員會)



路達正祝賀四屆冠軍兼2010年至今的最快圈速紀錄保持者伊斯頓，展現出真正的體育精神。(圖片來源：澳門格蘭披治大賽車組織委員會)

值得一提，這位無可爭議的澳門電單車大師聲言，在這裡比賽只經歷過兩個重要「時刻」。路達回憶道：「第一個，我跟伊斯頓(Stuart Easton)正在互拼，入彎時身體過早傾斜並撞到護欄，再反彈至賽道另一側，人與車狠狠摔倒，零件散滿一地；另一次，我在進入文華東方彎時車頭失控，前輪大幅度側滑，那刻我根本不是在全力衝刺，但前輪卻全不受控，叫我摸不著頭腦。」

於準備過程中精心策劃，令這名英國老將永遠帶著戰略來澳，但他承認，並非每次也能夠依計行

事。路達回應道：「澳門賽道並不容易應付，但當你在前領放，便可以控制自己的比賽步伐。在柏列達(Steve Plater)等人冒起前，基本上我可以遙遙帶先，然後自己作賽拿下格子旗。不過自從柏列達出現後，勝負之爭，就取決於誰人勇敢一點。」

柏列達於2006年封王，成功終止了路達過去四年連勝的強勢。路達說：「柏列達很努力鍛鍊，更是我在澳門所有對手中最具爭勝決心的人。」他同時指出，「四冠王」兼2010年以來一直保持圈速紀錄的伊斯頓，也是自己另一位強敵。「伊斯頓是天生

的好手，其中一個最佳車手，從他背後看，他好像漫不經心，但只要給他一輛合適的賽車，思想完全融入賽事之時，他會令我們全部人看似傻子。」

作為一名真正運動員，路達總是第一個為對手的成功鼓掌的人。路達說：「在澳門壓倒我的人，比賽過程全都非常艱辛。最重要的是，我完全享受在澳門的比賽經歷，每年都像西北200英哩賽和TT大賽那樣叫我期待。這不僅是比賽，而且你還需要運氣，但父親經常對我說，假若你享受所做的事，速度也會隨之而來。我相信這是對的。」❖

房車賽明星閃耀

作為世界級賽事的煞科戰，沒有地點會較澳門東望洋跑道更加合適。在為期八個月的2023年Kumho TCR世界巡迴賽中(Kumho TCR World Tour)，戰場跨越全球四大洲，所到之處均成為當地的頭條盛事。如今所有車手會師澳門，正好在這個舞台中心處發出今季最後一道光芒。



KUMHO TCR世界巡迴賽的中國明星車手馬青驊。(圖片來源：WSC)

當最後一季的國際汽聯房車世界盃(WTCR - FIA World Touring Car Cup)於2022年11月完結後，世界巡迴賽正式接棒舉行。當中的理念很簡單，將原來九位分別代表奧迪、本田、現代和領克的明星級車手，與其他系列賽融合起來，讓他們跟不同地區的巡迴賽好手一較高下，以證明自己的頂級地位。

在這段旅程中，車手們來自亞洲、歐洲和南美洲，他們的組成元素與TCR世界巡迴賽的賽程一樣多變，四個賽區中，包括了波爾蒂芒(Portimão)、斯柏(Spa-Francorchamps)、瓦尼倫加(Valllunga)和匈牙利(Hungaroring)等經典歐洲賽道，然後轉戰烏拉圭埃爾皮納爾(El Pinar)和阿根廷聖路易斯(San Luis)，加上在澳洲上演的雙賽，最後在澳門進行最終站賽事。

「我們要登上賽車運動的頂峰，要達到房車賽的巔峰。」澳門東望洋大賽冠軍紀錄保持者侯夫(Rob Huff)談到第一個TCR世界巡迴賽完整賽季所取得的成績時說道，「不僅如此，作為車手，我們全都在夢想的賽道上比賽，這是非常重要的，對此我實在深深被打動。」

對我來說，過去二十年澳門一直是賽季的壓軸戲。因此，能夠在國際層面上再次得到這個機會，特別是在澳門格蘭披治大賽車70屆舉行之際，我認為是個完美時機。」



KUMHO TCR世界巡迴賽的中國明星車手馬青驊。
(圖片來源：WSC)

與近二十年來的世界房車巡迴賽相比，2023年國際房車賽事已經呈現出概念上的變化。毫無疑問，在侯夫和眾多車手眼中，房車賽需要以幫助車手提升至最高水平為目標，新賽制無疑完美契合了這一理念。

於世界巡迴賽中肩負著中國希望的馬青驊說：「我覺得這個概念已經完全改變了，而且是很大的改變。賽事吸引到很多車隊和車手，讓我們跟當地的巡回賽好手較技，比賽中有更多賽車參與，競爭過程更加激烈，每場比賽也有更多情節發生。於賽程中加入澳門站，肯定精彩依然，真是非常美妙！」

這個嶄新概念，讓本地和區內的TCR車手，有機會跟世界巡迴賽的參加者作埋身火拚，讓前者能夠與最優秀的車手進行技術較量，而後者則竭力確立自己在世界巡迴賽的領導地位。

馬青驊的Cyan Racing領克車隊隊友、兩屆世界房車巡迴賽總冠軍艾拿卓(Yann Ehrlacher)表示：「有人會認為當中暗藏危機，假若我們被一些來自

地區巡迴賽的賽車或車手擊敗，情況將非常糟糕，因為這意味我們不值得在世界舞台上佔有一席之地。但在某程度上，我還是相信我們有理由站在這裡，也絕不怕跟任何車手作正面對決。總有些年輕車手，會非常渴望在世界舞台展現實力。」

因此，即使世界巡迴賽正立於TCR生態系統的頂層，但正如艾拿卓所言，這得取決於參賽車手能否證明他們是最佳的。而侯夫亦表示，他們所做的一切，正好表明每個參賽車手都非常認真和專業地看待賽事。「在世界巡迴賽中，車手和車隊總會期望自己能達到最高水平。」被問到車隊和車手為了不負自己的聲譽要承受多大壓力時，他卻回應道：「坦白說，我把看點放在了在其他方面。世界巡迴賽最令我喜愛之處，在於能夠往外跟不同對手作賽。我們或許聽過某些車手名字，卻不清楚他們的比賽風格，也不知道與他們短兵相接時情況會怎樣，對他們的了解很有限。不要忘記，我們要到他們的主場作客，那可是他們成長的地方呢！」

談到澳門，侯夫認為，這裡很可能出現爆冷賽果，並承認本地和區內的前列車手將會對他們構成極大威脅。

2021年澳門東望洋大賽第一回合冠軍馬青驊亦對此表示同意，他說：「我認為今年的水平非常高，看看今年的國際汽車中國系列賽(TCR China)，我認為比賽水準實在非常非常高，應該是全球TCR其中一個競爭最激烈的系列。當中大部份車手都有多次在這裡作賽的經驗，對澳門非常熟悉，他們對跑道瞭如指掌，近年在這出賽的次數也較我們多，很清楚澳門的故事。」

到底在四日的賽事中，本地車手能否挑戰成功，屆時便有分曉。現階段，這班當今世上最優秀的車手，全都渴望再次登上他們最喜愛的澳門舞台。首次以兩屆世界冠軍身份重臨澳門作賽的艾拿卓直言：「澳門是個與別不同的地方，像來自不同星球的賽道。我只曾於2018年在那裡完成過一個賽季，老實說，我一直渴望來到澳門時，仍可為了爭奪總冠軍寶座而戰。能取勝固然是額外獎勵，但無論是成是敗，作為車手，可以在澳門爭勝和角逐總冠軍寶座，絕對是職業生涯的一大亮點。」

馬青驊補充：「我們正在TCR世界巡迴賽競逐，也後高興能夠回到澳門比賽。此乃賽事的70週年紀念，那將會是個美妙的週末，對所有中國賽車迷來說是興奮的盛事，我亦因此會背負多一點壓力。每個人都渴望在這盛大賽事中有著出色表現，我個人對於在這裡作賽頗有信心，亦有過一些出色的往績。」

曾在澳門東望洋大賽慶祝過多次勝利的侯夫亦表示，這是年終戰的理想地點。「當你置身澳門跑道，感受來自世界各地的瘋狂車迷的打氣，你確實會認為自己像個搖滾巨星，世上沒有一個賽道能跟它相提並論。這裡充滿驚喜，充滿了你所能要求的最令人驚嘆的賽車迷。縱使這並非我們報名參賽的原因，但我們會以崇敬態度應付賽事，並享受當中過程。」

「因此，當你告訴車手澳門將是今年最後一場比賽，冠軍將在這裡決出時，你後頸的毛孔便已經豎起來，這種感覺很難形容，只能說它會讓你渾身抖動。」❖



紀錄保持者侯夫(ROB HUFF)於2017年在澳門東望洋大賽最近一次奪冠時的情況。
(圖片來源：澳門大賽車委員會)



兩屆WTCR冠軍艾拿卓(YANN EHRLACHER)在本賽季較早時的比賽情況。
(圖片來源：WSC)



KUMHO TCR世界巡迴賽正在進行中。(圖片來源：WSC)

亞洲力量

2023年，亞洲賽車運動迎來了一個非凡賽季，房車、GT和單座賽車比賽的數量和質量都非常高，為充滿活力的地區賽車世界注入新氣象。亞洲，尤其是來自中國的車手和車隊，本賽季也在海外留下了深刻印記。



中國房車錦標賽(CTCC)/國際汽車中國系列賽(TCR CHINA)2023年賽季 [圖片來源：中國房車錦標賽]

今年，中國房車錦標賽(CTCC)/國際汽車中國系列賽(TCR China)牢牢確立了自家作為全球同類賽事中最大型和最優秀的錦標賽之一的地位。現代汽車和東風本田均派出廠隊參賽，跟領克這支皇牌隊伍在亞洲地區最大的TCR系列賽中爭奪榮譽。該系列賽吸引了多名頂尖車手列陣，如房車世界盃(WTCR)前車手Jack Young、澳門格蘭披治大賽車前冠軍古圖(André Couto)、現代賽車隊少年車手Max Hart，以及兩屆澳門東望洋大賽冠軍張志強等人。

由於這個系列賽受到高度關注，令香港著名藝人郭富城選擇以特邀嘉賓車手身份加入殼牌捷凱領克車隊，並駕駛其中一輛領克03 TCR賽車，參加在株洲和澳門舉行的最後兩場國際汽車中國系列賽賽事。

除了高水準的競爭外，今季參賽的製造商數量也令人驚喜，其中包括奧迪、Cupra、本田、現代、領克、名爵和大眾。



中國GT短程系列賽 [圖：奧迪中國]

同時，由中國-澳門汽車總會(AAMC)主辦，在廣東國際賽車場舉行的澳門路車挑戰賽也迎來一番新景象。今年賽事首次專門採用豐田GR86及富士BRZ兩款賽車，由於採用街車車種大大降低比賽成本和參賽門框，今年首季舉行已吸引不少來自澳門、中國內地和香港的參加者角逐，主辦單位更因為賽事反應熱烈而要將四十多輛賽車分成兩組進行賽事。

同樣受歡迎的是跑車比賽，它吸引了來自大中華區的眾多車輛和車手，共同參加這個最負盛名的系列賽。由上海擎速賽事策劃(TopSpeed)負責推廣的GT短程系列賽(GT Super Sprint Challenge)，賽曆共有四場比賽，並集合了一批高水平的業

餘車手參與。以奧迪R8 LMS GT3 Evo II參戰的Absolute Racing車手胡博力壓對手阮存凡和隊友林昊，成為GT3組別盟主，而GT4組別冠軍則落在駕駛保時捷718 Cayman GT4 RS Clubsport賽車的HEHEHE Racing成員林偉雄手中。

中國超級跑車錦標賽(China GT Championship)在全新的鄭州國際賽車場上演揭幕戰，兩屆澳門格蘭披治四級方程式大賽得主、和諧賽車隊車手梁瀚昭憑著他的法拉利488 GT3賽車，在這條位於河南省的先進賽道包辦兩回合冠軍。今年的錦標賽中，也有在福建平潭舉行賽事，那是中國內地現時唯一的街道比賽。

中國汽車耐力錦標賽(China Endurance Championship)是國內唯一達到國家級水平的耐力系列賽，今年繼續保持良好勢頭。賽事分成房車和GT多個組別，而該長途系列賽在國家的汽車工業發展中扮演著舉足輕重角色，並見證了首次有混合動力汽車加入競爭。中國車廠東風風神以廠隊名義派出奕炫MAX賽車應戰，車輛配備一台1.5公升渦輪增壓「馬赫動力」內燃機引擎，另加一個功率60kW的電動馬達作輔助。

這個賽事今年也有重返被喻為中國賽車運動之家，由Hermann Tilke設計的上海賽車場，並於十月舉辦了上海8小時耐力賽。



由AWS主辦的FANATEC GT世界挑戰賽亞洲盃，本賽季吸引了破紀錄的參賽車輛數目，並由劉旭成為首位來自中國的冠軍 [圖片：SRO MOTORSPORTS GROUP]

遠離國土，中國車隊和車手同樣在海外的GT賽事中取得成功。隨著國際耐力賽事回到東南亞，以上海為基地的Absolute Racing於2023年雪邦12小時耐力賽中包辦頭兩名，當中印尼車手夏恩圖(Andrew Haryanto)、年僅二十二歲的中國小將余快和奧迪車廠好手溫高雄(Markus Winkelhock)均有出色的表現。

正當賽車運動在中國繼續急速發展，車隊和車手數量不斷增加，車廠支援程度也不斷提高時，刻下最引人注目的地區錦標賽，乃是由AWS主辦的Fanatec GT世界挑戰賽亞洲盃。

2023年賽季共進行十二回合賽事，破紀錄數目的參賽車輛先後在泰國武里南國際賽車場，以及日本的富士、鈴鹿、茂木和岡山等賽道上演一輪激戰，最後於馬來西亞雪邦國際賽車場參加賽季的最後兩戰。由於馬來西亞的Abu Bakar Ibrahim和經驗豐富的泰國車手Vutthikorn Inthraphuvasak均未能扭轉與榜首的十九分差距，令効力Craft-Bamboo車隊的劉旭順利榮膺2023年Fanatec



於新加坡一級方程式大獎賽作支援賽事的泰國超級系列賽 [圖片來源：B-QUIK RACING]



TATUUS F4 T421 GEN2 方程式賽車本週會在澳門格蘭披治大賽車上，首度亮相東望洋跑道 [圖：極速]

GT世界挑戰賽亞洲盃車手冠軍，亦是首位來自中國的總冠軍車手。

泰國超級系列賽(Thailand Super Series)亦同樣引起無數亞洲車迷的關注，競爭格外激烈的GT組別於2023年賽季繼續吸引不少國際車手參加。六站比賽的上演地點包括武里南國際賽車場、位於邦盛海濱的格蘭披治街道賽、「客場」的馬來西亞雪邦國際賽車場，以及屬於邀請性質且不計算積分的新加坡一級方程式大獎賽支援賽事，賽季最終會在十二月返回武里南賽道作煞科戰。

2023年也標誌著亞洲保時捷卡雷拉盃重返區內比賽場地，而闊別三年的林寶堅尼亞洲超級挑戰賽也正式回歸。

至於過去三年來一直是澳門格蘭披治大賽車一部分的國際汽聯F4方程式中國錦標賽，隨著嶄新的Mygale Gen 2 F4賽車於2024年登場，勢必會開啟一個新時代；至於原有的Mygale M14-F4吉利戰車，仍舊是中國國內頂級入門方程式賽事的熱門車種，深受年輕車手歡迎。今年，澳門小將羅德里格斯(Tiago Rodrigues)與香港車手廖啟舜在積分榜上一直力拚，而於歐洲作賽的中國車手劉瑞祺偶爾亦會乘著空檔返回祖國參戰。此外，不少F4方程式中國錦標賽的車手今週將會參加澳門四級方程式大賽賽事。

總部位於上海的擎速賽事策劃，因營辦每年一月及二月份舉行的阿聯酋F4錦標賽(Formula 4 United Arab Emirates Championship)、亞洲

區域方程式錦標賽(Formula Regional Asian Championship)和中東區域方程式錦標賽(Formula Regional Middle East Championship)而聲名鵲起，這些重新喚起競爭氣氛的比賽，如今都改用在於全球多個四級方程式錦標賽大受歡迎的先進型號，以尖端Tatuus GEN2車架配上快意·阿巴夫(Fiat Abarth)渦輪增壓引擎。這些全都以一級方程式為終極目標的年輕人，還可透過比賽獲得寶貴的國際汽聯超級駕駛執照積分。而對於這班正在拾級而上的賽車明日之星來說，更重要的是有機會在澳門著名的東望洋跑道上獲得寶貴比賽經驗，畢竟，這裡正是國際汽聯三級方程式世界盃的舉辦地點。❖

THE ART OF GRAND PRIX

Special Souvenir

MACAU

葡京彎看台
Lisboa Bend Stand

水塘看台
Reservoir Stand

外港碼頭對面，集車區之行人道上
Pavement adjacent to paddock,
opposite to the Macau Maritime Terminal.



70TH GRANDE PRÉMIO DE MACAU



11-12/11/2023



11 DE NOVEMBRO Sábado

6:00	6:30	Fecho do Circuito
6:30	7:00	Inspecção do Circuito
7:45	8:30	Corrida de Macau de Fórmula 4 – Treinos Livres
8:45	9:15	TCR Asia Challenge – Treinos Livres
9:30	10:00	Macau Roadsport Challenge – Treinos Livres
10:15	10:45	Taça GT – Corrida da Grande Baía (GT4) – Treinos Livres
11:00	11:30	Taça GT – Corrida da Grande Baía (GT3) – Treinos Livres
12:10	12:40	TCR Asia Challenge – Qualificação 1
12:45	13:00	TCR Asia Challenge – Qualificação 2
13:15	13:45	Macau Roadsport Challenge – Qualificação
14:00	14:30	Taça GT – Corrida da Grande Baía (GT4) – Qualificação
14:45	15:15	Taça GT – Corrida da Grande Baía (GT3) – Qualificação
15:45	16:15	Corrida de Macau de Fórmula 4 – Qualificação
18:00	**	Abertura do Circuito

12 DE NOVEMBRO Domingo

6:00	6:30	Fecho do Circuito
6:30	7:00	Inspecção do Circuito
8:00	8:25	Corrida de Macau de Fórmula 4 – Corrida Classificativa (8 voltas)
9:05	9:40	TCR Asia Challenge – 1.ª Corrida (9 voltas)
10:20	10:50	Macau Roadsport Challenge – Corrida (8 voltas)
11:30	12:00	Taça GT – Corrida da Grande Baía (GT4) – Corrida (8 voltas)
12:50	13:20	Taça GT – Corrida da Grande Baía (GT3) – Corrida (8 voltas)
14:00	14:35	TCR Asia Challenge – 2.ª Corrida (9 voltas)
15:40	16:20	Corrida de Macau de Fórmula 4 – Corrida Final (12 voltas)
18:00	**	Abertura do Circuito

* O programa está sujeito a alterações sem aviso prévio.

** Logo que as condições assim o permitirem, a abertura do circuito será anunciada antes da hora marcada.



16 DE NOVEMBRO Quinta-feira

6:00	Fecho do Circuito
6:30	7:00 Inspeção do Circuito
7:45	8:30 55.º Grande Prémio de Motos de Macau – Treinos Livres
9:00	9:40 Grande Prémio de Macau de Fórmula 3 – Taça do Mundo de F3 da FIA – Treinos Livres 1
9:55	10:20 Taça de Carros de Turismo de Macau – China Touring Car Championship – Treinos Livres 1
10:30	10:55 Desafio do 70.º Aniversário do Grande Prémio de Macau – Treinos Livres 1
11:10	11:40 Corrida da Guia Macau – Kumho TCR World Tour Event of Macau – Treinos Livres 1
12:15	12:45 Taça GT Macau – Taça do Mundo de GT da FIA – Treinos Livres 1
13:00	13:25 Taça de Carros de Turismo de Macau – China Touring Car Championship – Treinos Livres 2
13:35	14:00 Desafio do 70.º Aniversário do Grande Prémio de Macau – Treinos Livres 2
14:15	14:45 Corrida da Guia Macau – Kumho TCR World Tour Event of Macau – Treinos Livres 2
15:15	15:55 Grande Prémio de Macau de Fórmula 3 – Taça do Mundo de F3 da FIA – Qualificação 1
16:10	16:40 Taça GT Macau – Taça do Mundo de GT da FIA – Treinos Livres 2x
18:00	** Abertura do Circuito

17 DE NOVEMBRO Sexta-feira

6:00	Fecho do Circuito
6:30	7:00 Inspeção do Circuito
8:00	8:45 55.º Grande Prémio de Motos de Macau – Qualificação
9:30	10:10 Grande Prémio de Macau de Fórmula 3 – Taça do Mundo de F3 da FIA – Treinos Livres 2
10:30	11:05 Taça de Carros de Turismo de Macau – China Touring Car Championship – Qualificação
11:25	11:55 Desafio do 70.º Aniversário do Grande Prémio de Macau – Qualificação
12:45	13:35 Corrida da Guia Macau – Kumho TCR World Tour Event of Macau – Qualificação
14:05	14:35 Taça GT Macau – Taça do Mundo de GT da FIA – Qualificação
15:05	15:45 Grande Prémio de Macau de Fórmula 3 – Taça do Mundo de F3 da FIA – Qualificação 2
18:00	** Abertura do Circuito

18 DE NOVEMBRO Sábado

6:00	Fecho do Circuito
6:30	7:00 Inspeção do Circuito
7:40	8:00 55.º Grande Prémio de Motos de Macau – Aquecimento
8:30	9:15 55.º Grande Prémio de Motos de Macau – Corrida (12 voltas)
10:05	10:40 Taça de Carros de Turismo de Macau – China Touring Car Championship – 1.ª Corrida (9 voltas)
11:20	11:50 Desafio do 70.º Aniversário do Grande Prémio de Macau – 1.ª Corrida (8 voltas)
12:50	13:25 Corrida da Guia Macau – Kumho TCR World Tour Event of Macau – 1.ª Corrida (9 voltas)
14:05	15:05 Taça GT Macau – Taça do Mundo de GT da FIA – Corrida Classificativa (12 voltas)
15:50	16:50 Grande Prémio de Macau de Fórmula 3 – Taça do Mundo de F3 da FIA – Corrida Classificativa (10 voltas)
18:00	** Abertura do Circuito

19 DE NOVEMBRO Domingo

6:00	Fecho do Circuito
6:30	7:00 Inspeção do Circuito
8:20	8:55 Taça de Carros de Turismo de Macau – China Touring Car Championship – 2.ª Corrida (9 voltas)
9:30	10:00 Desafio do 70.º Aniversário do Grande Prémio de Macau – 2.ª Corrida (8 voltas)
10:35	11:10 Corrida da Guia Macau – Kumho TCR World Tour Event of Macau – 2.ª Corrida (9 voltas)
12:05	13:15 Taça GT Macau – Taça do Mundo de GT da FIA (16 voltas)
13:30	14:30 Parada de Carros Clássicos
15:15	15:20 Dança do Leão
15:30	16:30 Grande Prémio de Macau de Fórmula 3 – Taça do Mundo de F3 da FIA (15 voltas)
18:00	** Abertura do Circuito

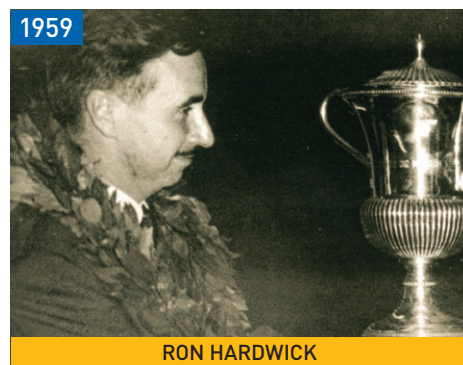
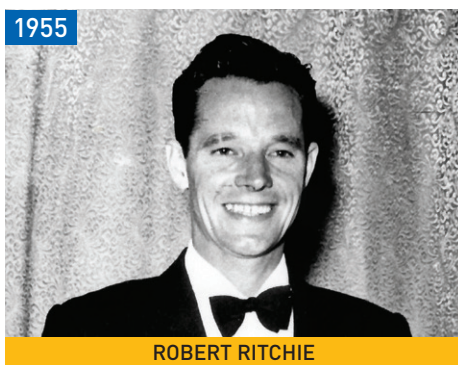
* O programa está sujeito a alterações sem aviso prévio.

** Logo que as condições assim o permitirem, a abertura do circuito será anunciada antes da hora marcada.



69 ANOS DE VENCEDORES DO GRANDE PRÉMIO DE MACAU

Desde destemidos pilotos privados às futuras lendas da Fórmula 1, a lista de vencedores do Grande Prémio de Macau, ao longo das décadas, é tão diversa quanto a cidade que o acolhe.



1954 – 1982

O primeiro Grande Prémio de Macau, disputado no outono de 1954, foi um evento muito diferente da extravagância internacional em grande escala à qual assistimos hoje em dia. O Grande Prémio desse ano contou com quinze carros alinhados na grelha para uma partida ao estilo de Le Mans, com os pilotos a atravessarem a pista a correr para darem início à corrida.

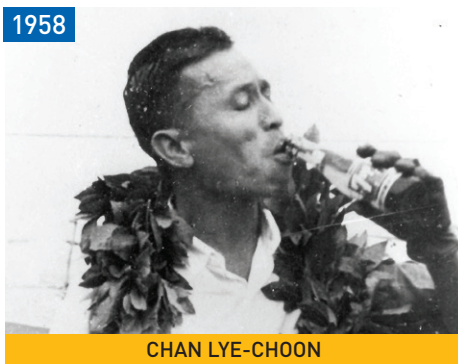
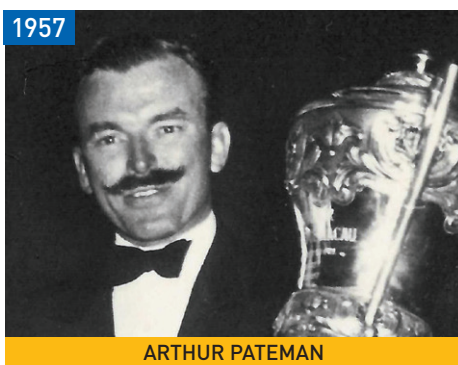
O Grande Prémio foi ganho pelo piloto português, residente em Hong Kong, Eddie Carvalho, e nos anos seguintes a corrida foi dominada por mais pilotos radicados na cidade vizinha de Macau - Robert Ritchie (1955), Doug Steane (1956), Arthur Pateman (1957).

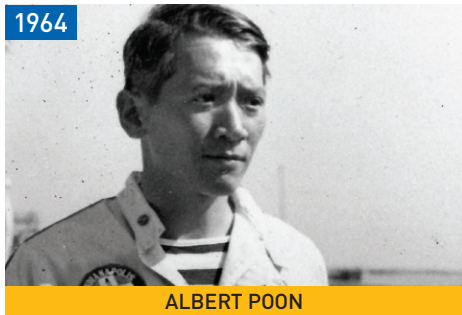
No entanto, à medida que a década de 1950 se aproximava do fim, tudo estava a mudar e o Grande Prémio começava a atrair mais participantes internacionais. Em 1958, Chan Lye Choon, de Singapura, foi o primeiro vencedor "vindo de fora", o primeiro vencedor chinês.

Após o sucesso de Chan, a situação anterior foi restabelecida, pelo menos durante um curto período de tempo. O piloto, Ron Hardwick, venceu a edição de 1959 do Grande Prémio, seguido de Martin Redfern (1960) e do piloto radicado em Singapura, Peter Heath (1961).

No ano seguinte, assistiu-se à estreia da estrela em ascensão Arsenio Laurel. Este popular filipino era totalmente desconhecido quando chegou a Macau, mas no final do fim de semana, tinha ganho por mais de um minuto a um grupo de pilotos locais que ficaram algo surpreendidos, incluindo um certo Teddy Yip.

Teddy é frequentemente referido como o original "Sr. Macau", em grande parte devido aos seus sucessos posteriores como proprietário de uma equipa e pela sua incessante promoção





ALBERT POON



DIETER QUESTER



JOHN MACDONALD



VERN SCHUPPAN



MAURO BIANCHI



RICCARDO PATRESE



TONY MAW



GEOFF LEES



JAN BUSSELL



BOB EARL



KEVIN BARTLETT



ROBERTO MORENO

do evento. Estreou-se nas corridas no Grande Prémio de 1956, ao volante de um elegante Jaguar XK120. O seu maior sucesso chegou em 1963, quando terminou em terceiro lugar, atrás do imbatível Laurel, cuja vitória fez dele o primeiro a vencer o Grande Prémio duas vezes. No entanto, o filipino não se tornaria o primeiro a vencer por três vezes, já que o talentoso Albert Poon, de Hong Kong, levou a melhor em 1964, com uma vitória que deveria ter sido a primeira de muitas. Contudo, as vitórias seguintes nunca aconteceram, com Albert a terminar em segundo lugar por três vezes e em terceiro por uma vez.

Em 1965, John MacDonald, de Hong Kong, obteve a sua primeira vitória. Venceu o evento quatro vezes no total (1965, 1972, 1973 e 1975) e, como testemunho do seu talento e consistência, venceu também o Grande Prémio de Motociclismo de 1969, bem como a Corrida da Guia de 1972, tendo sido o único concorrente a conseguir este feito notável.

Se as coisas pareciam estar a voltar à rotina familiar de vencedores locais, em 1966 assistiu-se a uma mudança sísmica nas circunstâncias do evento. Walter Sulke, proprietário do concessionário da Mercedes em Hong Kong, inscreveu um Renault Alpine preparado profissionalmente, conduzido pelo experiente piloto belga Mauro Bianchi. Esta combinação vencedora rasgou os livros de recordes e, ao vencer a corrida, Bianchi tornou-se no primeiro piloto a quebrar a mítica barreira dos três minutos.

A sua vitória catapultou o Grande Prémio de Macau para a atenção internacional e, em breve, nomes de maior destaque começaram a procurar o sucesso sob o caloroso sol de outono da cidade.

O australiano Tony Maw levaria os louros em 1967, enquanto o inglês Jan Bussell venceu o Grande Prémio de 1968. Em 1969, a lenda australiana Kevin Bartlett venceu com uma vantagem de duas voltas, demonstrando domínio total. Tal como aconteceu com Bianchi, a combinação de um piloto extremamente talentoso e de uma máquina de alta performance (neste caso um Mildren-Waggott), provou ser demasiado para os participantes locais.

Mais disto estava por vir em 1970, quando a estrela alemã Dieter Quester levou o seu carro de Fórmula 2 de fábrica da BMW à vitória. O ritmo rápido da mudança foi ilustrado pelo recorde de volta de Quester, que foi cerca de 24 segundos mais rápido do que o recorde estabelecido por Bianchi quatro anos antes.

Contra todas as probabilidades, Jan Bussell alcançou uma segunda vitória em 1971, mas, à excepção dos três triunfos de John MacDonald na década de 1970, a era dos vencedores locais estava definitivamente terminada.

O piloto australiano de Grandes Prémios e vencedor de Le Mans, Vern Schuppan, deu a Teddy Yip as suas duas primeiras vitórias (1974 e 1976) como proprietário da equipa Theodore Racing, e foi durante este período que o futuro Campeão do Mundo de F1, Alan Jones, apareceu em Macau, extremamente rápido, mas sem nunca conseguir vencer.

Outro piloto de topo, o italiano Riccardo Patrese, conseguiu vitórias consecutivas em 1977 e 1978, seguidas de duas vitórias de outro piloto de F1, o inglês Geoff Lees (1979 e 1980).

Com o início da década de 1980, ficou claro que havia necessidade de mudança. Esta mudança iria transformar o Grande Prémio de Macau para sempre.

1983-2022

Uma nota de rodapé interessante na história do Grande Prémio, é o papel que a protecção feroz da cidade ao seu lendário Circuito da Guia desempenhou na definição do seu destino e na sua rápida ascensão desde 1983. Sem esta protecção, talvez nunca tivesse havido a chegada da Fórmula 3, uma categoria que deu ao evento o estatuto de corrida que todos os jovens pilotos do mundo querem ganhar. E é graças a essa reputação que, actualmente, o evento goza de uma lista de vencedores extremamente diversificada.

Os entusiastas das corridas mais velhos podem lembrar-se dos dias pré-Fórmula 3 do Grande Prémio de Macau, quando este era disputado por máquinas de Fórmula Atlantic no final da década de 1970 e início da década de 1980. No entanto, esta categoria nunca teve um verdadeiro sucesso na Europa e os organizadores do Grande Prémio de Macau, juntamente com o especialista britânico em desportos motorizados Barry Bland,

trabalharam na formação de uma grelha de Fórmula 2 para a edição de 1983. A dois meses da sua realização, a FISA - na altura a divisão da FIA responsável pela gestão dos desportos motorizados mundiais - afirmou, por razões de segurança, que não autorizaria a corrida se não fossem efectuadas modificações no circuito.

Alterar a pista já reverenciada estava fora de questão, pelo que os organizadores, com um raciocínio rápido, reajustaram os seus planos e decidiram que a resposta lógica era a categoria de Fórmula 3, menos potente, que podia ser realizada com segurança no circuito original.

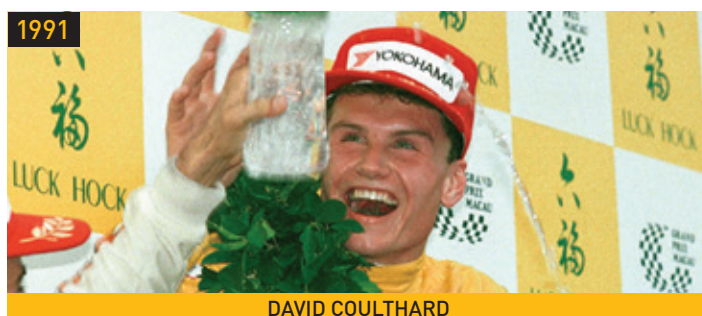
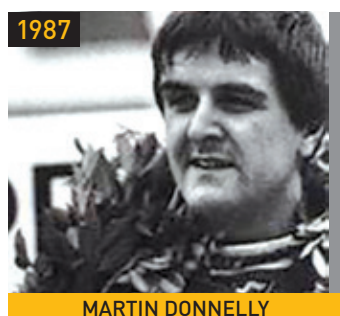
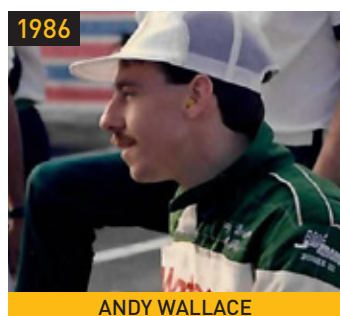
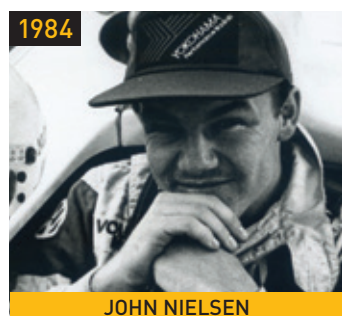
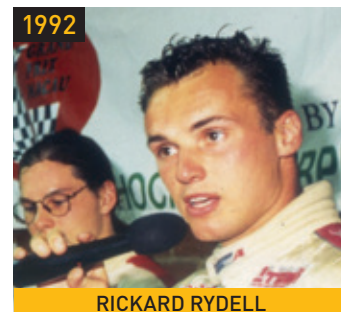
Com a Fórmula 2, os organizadores só teriam conseguido recorrer a uma grelha de partida dos campeonatos europeu e japonês. Com a Fórmula 3, não só existiam os campeonatos europeu e japonês, mas também o britânico, o alemão, o francês, o italiano e o sueco. Em retrospectiva,

a F3 foi de longe a melhor opção e permitiu a Macau escolher entre a nata da cultura mundial de jovens pilotos de monolugares.

A partir de então, a grelha para o Grande Prémio de Macau de Fórmula 3 foi desenhada a partir de vários campeonatos realizados de acordo com os regulamentos da FIA F3 até 2018, inclusive. Depois, para 2019, a F3 mudou para a nova fórmula de campeonato único e altamente competitivo da FIA que apoia os Grandes Prémios de Fórmula 1 - o Campeonato Internacional de F3 da FIA.

A pandemia implicou um reajustamento do programa de Macau de 2020 a 2022, com a Fórmula 4 chinesa a ocupar o lugar principal, mas este ano as equipas do Campeonato Internacional de F3 da FIA estão de volta.

Ao longo das últimas quatro décadas, pilotos que representam pelo menos, 42 países e regiões



participaram no Grande Prémio de Macau de F3, e os vencedores vieram de 13 desses locais. Ao mesmo tempo que a Europa, a Ásia, a América do Sul e a Australásia são os continentes representados no centro do cobinado pódio.

O que os organizadores não podiam prever com a mudança de planos de última hora em 1983, era que a corrida entraria para a história devido ao domínio de um homem que viria a tornar-se um dos maiores pilotos da história do desporto automóvel: um jovem brasileiro chamado Ayrton Senna da Silva, recém-coroado campeão britânico de F3. O seu domínio aconteceu apesar de ele, juntamente com o piloto da Theodore F1, Roberto Guerrero, e o novo campeão europeu, Pierluigi Martini, terem chegado tarde - e com jet lag - a Macau, porque lhes tinha sido pedido que fizessem um teste para a equipa de F1 da Brabham no sul de França, exactamente quando os restantes concorrentes da F3 estavam a caminho do Sudeste Asiático.

Senna pilotou para a equipa West Surrey Racing, o seu carro correu sob a bandeira Theodore Racing de Teddy Yip, e dois anos mais tarde foi praticamente um caso de déjà vu quando Mauricio Gugelmin conquistou a glória na edição de 1985 da corrida. Assim como Senna, também ele era brasileiro, embora fosse de Curitiba, enquanto Senna era de São Paulo. Assim como Senna, Gugelmin estabeleceu-se em Inglaterra e conquistou títulos na Fórmula Ford 1600 e na Fórmula Ford 2000. E, assim como Senna, ingressou na F3 britânica com a West Surrey Racing e conquistou o título logo na sua primeira tentativa. Até partilhou uma casa com Senna!

O Brasil estava agora em pleno com duas vitórias nas três primeiras edições do Grande Prémio de Macau, disputado segundo a regulamentação de F3. Notavelmente, nos 38 anos que se seguiram, a nação sul-americana só conseguiu mais uma vitória: o ex-piloto de F1 Lucas di Grassi, que venceu no último momento, em 2005.

Entre as vitórias de Senna e Gugelmin, surgiu o triunfo de John Nielsen em 1984. O futuro vencedor das 24 Horas de Le Mans tornou-se o primeiro e, até agora, único piloto da Dinamarca a vencer em Macau.

Depois de Gugelmin, veio o sucesso de Andy Wallace em 1986. O inglês que, tal como Nielsen, viria a conquistar a glória em Le Mans, foi, portanto, o primeiro piloto do Reino Unido a vencer um Grande Prémio de Macau com monolugares de F3. Mas certamente não seria o último. Até à data, onze dos quarenta Grandes Prémios de Macau realizados desde 1983 foram ganhos por um total de dez pilotos britânicos. Martin Donnelly, da Irlanda do Norte, conseguiu triunfos consecutivos para o Reino Unido em 1987, seguido pelo talento escocês David Coulthard (1991), Ralph Firman (1996), outro escocês na forma de Peter Dumbreck (1998), Darren Manning (1999), Mike Conway (2006), Oliver Jarvis (2007), Alex Lynn (2013) e Dan Ticktum (2017 e 2018).

O Reino Unido está no topo da tabela de honras do Grande Prémio de Macau desde 1983, e talvez isso não seja uma grande surpresa. Após o fim do Campeonato Europeu de F3 original no final de 1984, a série britânica tornou-se a mais competitiva na Europa para a categoria durante as duas décadas seguintes. Vale a pena notar, no entanto, que enquanto Dumbreck, Manning e Jarvis tinham inicialmente feito os seus nomes no campeonato britânico, os seus sucessos em Macau vieram todos depois de se terem mudado para o campeonato japonês com a equipa de topo TOM'S.

No início da década de 2000, apenas os campeonatos alemão e francês continuavam a ser alternativas viáveis, tendo-se fundido em 2003 para formar a F3 Euro Series. Uma década mais tarde, o campeonato britânico terminou e as equipas fundiram-se com as suas congéneres europeias sob a égide da FIA num novo Campeonato Europeu de F3 da FIA, que decorreu de 2012 a 2018.

Talvez não seja de admirar, tendo em conta esta história, que os países mais bem sucedidos em termos de vencedores do Grande Prémio de Macau sejam a França e a Alemanha, com quatro vencedores cada. E cada país definiu uma era. A estrela alemã de Macau foi o grande Michael Schumacher, em 1990, a que se seguiram Jörg Müller em 1993, Sascha Maassen em 1994 e o irmão mais novo Ralf Schumacher, em 1995. Depois foi a vez da França, com Soheil Ayari a triunfar em



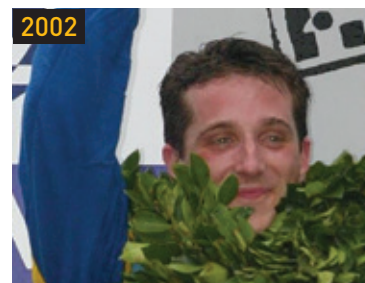
RALF SCHUMACHER



TAKUMA SATO



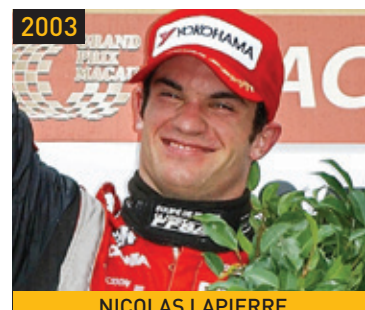
RALPH FIRMAN



TRISTAN GOMMENDY



SOHEIL AYARI



NICOLAS LAPIERRE



PETER DUMBRECK



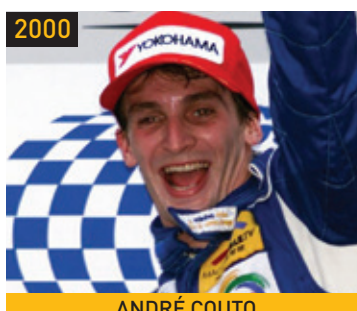
ALEXANDRE PREMAT



DARREN MANNING



LUCAS DI GRASSI



ANDRÉ COUTO



MIKE CONWAY



OLIVER JARVIS



ALEX LYNN



KEISUKE KUNIMOTO



FELIX ROSENQVIST



EDOARDO MORTARA



DANIEL JUNCADILLA



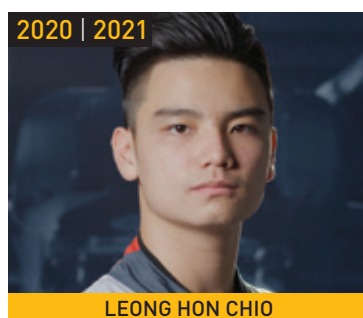
DAN TICKTUM



ANTÓNIO FÉLIX DA COSTA



RICHARD VERSCHOOR



LEONG HON CHIO

1997, seguido de um “hat-trick” de Tristan Gommendy (2002), Nicolas Lapierre (2003) e Alexandre Prémat (2004).

O terceiro e último “hat-trick” de vencedores do Grande Prémio de Macau desde 1983 cabe ao próprio Macau, China, com Leong Hon Chio (2020 e 2021) e Chang Wing Chung (2022) a vencerem as edições de Fórmula 4, duas décadas depois de André Couto ter triunfado em 2000 na Fórmula 3.

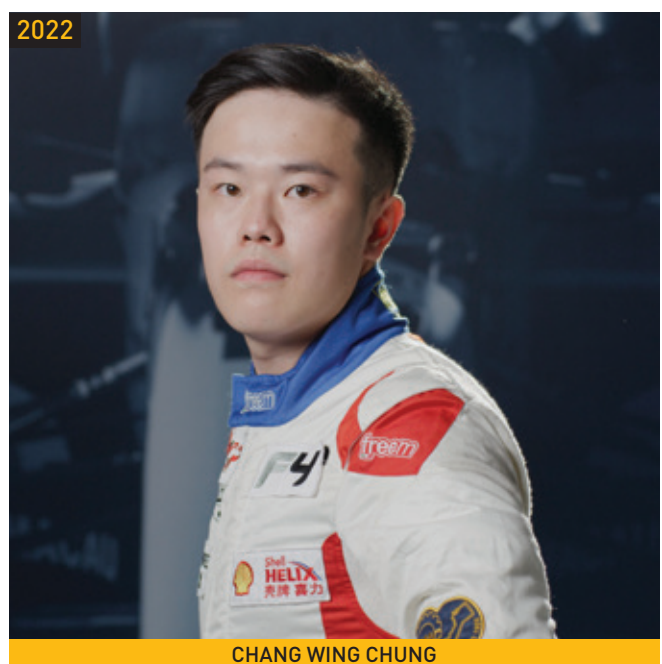
Surpreendentemente, a Itália teve apenas dois vencedores: Enrico Bertaggia em 1988 e Edoardo Mortara em 2009 e 2010. E mesmo aqui temos de fazer algumas ressalvas, pois Mortara correu como italiano nos seus dias de F3, ele que até tem ascendência francesa, mas agora compete prestando lealdade à Suíça, a nação onde nasceu. Da mesma forma, o vencedor de 1996, Firman, correu sob a bandeira do Reino Unido na altura, mas frequentemente carrega a bandeira tricolor irlandesa, fruto da ascendência da sua mãe. Talvez possamos aumentar para 15 o número de países ou territórios que ganharam em Macau desde 1983!

Outras nações com dois vencedores no Grande Prémio de Macau neste período são a Suécia, com Rickard Rydell a vencer em 1992, e depois Felix Rosenqvist em 2014 e 2015, e o Japão, onde Takuma Sato e Keisuke Kunimoto venceram em 2001 e 2008, respectivamente. Entretanto, Portugal também tem duas vitórias, mas ambas - em 2012 e 2016 - foram conquistadas por António Félix da Costa.

E assim ficam os vencedores individuais. Para além da Dinamarca, tivemos a Austrália (David Brabham em 1989), a Espanha (Daniel Juncadella em 2011) e a Holanda (Richard Verschoor em 2019, na primeira corrida do Grande Prémio de Macau com o novo regulamento do Campeonato Internacional de Fórmula 3 da FIA).

Isto deixa algumas nações proeminentes do desporto motorizado sem vencedores do Grande Prémio de Macau neste período, por isso talvez valha a pena salientar que os Estados Unidos produziram dois finalistas do pódio (Richard Antinucci e Logan Sargeant), e a Finlândia três (Mika Salo, Heikki Kovalainen e Valtteri Bottas). Mas o recorde de mais pódios sem vitórias pertence à Nova Zelândia, com quatro, cortesia de Mike Thackwell (1984 e 1985), Brendon Hartley (2008) e Nick Cassidy (2014). Outras nações com pódios são a Áustria (Gerhard Berger e Lucas Auer), Estónia (Ralf Aron e Jüri Vips), Colômbia (Roberto Guerrero), Canadá (Jacques Villeneuve), Polónia (Robert Kubica por duas vezes), Bélgica (Laurens Vanthoor) e Mónaco (Charles Leclerc).

Será que algum destes países irá produzir o seu primeiro vencedor do Grande Prémio de Macau este ano? Será que o triunfo deste ano apenas reforçará o recorde de uma nação já triunfante, ou será alguém novo? Uma coisa é certa: a grelha de partida será composta por uma série de ambiciosos jovens pilotos de todo o mundo, graças à visão dos organizadores do evento e à proteção inabalável do único e muito querido Circuito da Guia. 🏁



CHANG WING CHUNG

A JÓIA DA COROA



O GRANDE PRÊMIO DE MACAU REGRESSA ESTE ANO OFICIALMENTE COMO TAÇA DO MUNDO DE F3 DA FIA [IMAGEM: COGPM]

Há quarenta anos, a Fórmula 3 fez a sua estreia no Circuito da Guia. Analisámos como se saíram as maiores estrelas do automobilismo internacional numa das pistas mais emblemáticas do mundo, aqui mesmo em Macau.

Ayrtton Senna e Michael Schumacher. Dois dos nomes mais célebres da história do desporto automóvel, com 10 títulos do Campeonato do Mundo de Fórmula 1 entre os dois. E têm também um total combinado de duas vitórias no Grande Prémio de Macau de Fórmula 3.

As vitórias de Senna e Schumacher em Macau, em 1983 e 1990, respectivamente, são duas das edições mais célebres da história da corrida. A corrida de 1983, claro, foi a primeira para carros de Fórmula 3 e deu início a uma tradição de quatro décadas que continua até hoje, em que Macau é uma prova obrigatória para qualquer piloto ambicioso em ascensão. Senna dominou com o seu Ralt-Toyota da West Surrey Racing, inscrito pela Theodore Racing do padrinho do Grande Prémio de Macau, Teddy Yip. Foi a última corrida de Senna na F3, pois o estrelato na F1 estava ao virar da esquina...

O jovem e entusiasmante alemão Schumacher já tinha participado em Macau em 1989, quando venceu a primeira da então corrida de duas mangas ao volante de um Reynard-Volkswagen da WTS Motorsport, mas abandonou a segunda. Doze meses mais tarde, com a mesma equipa, o seu duelo com Mika Häkkinen, da West Surrey Racing, ficou resolvido quando o finlandês colidiu ao tentar uma manobra imprudente na última volta. Compreensivelmente, esta corrida entrou para o folclore de Macau.



AYRTTON SENNA COM TEDDY YIP E UM MUITO JOVEM TEDDY JUNIOR EM MACAU EM 1983 [IMAGEM: GCS]



UM ENCANTADO MICHAEL SCHUMACHER APÓS A SUA VITÓRIA EM 1990 NO CIRCUITO DA GUIA [IMAGEM: COGPM]

As vitórias de Senna e Schumacher são duas razões proeminentes pelas quais o Grande Prémio de Macau tem a reputação que tem hoje em dia e produziu tantos nomes que alcançaram fama e fortuna nos níveis mais altos do desporto automóvel. Se acompanhou a Fórmula 1 esta época, poderá ficar surpreendido ao saber que 17 dos 22 pilotos que participaram num Grande Prémio em 2023 competiram em Macau nos seus primeiros tempos.

Senna e Schumacher são os únicos dois pilotos que até agora venceram o título do Campeonato do Mundo de F1 e triunfaram no Grande Prémio de Macau durante a era da F3, no entanto, dez campeões mundiais de F1 competiram em Macau durante o início da sua carreira.

Häkkinen já foi documentado, mas o que dizer de Lewis Hamilton? O homem que viria a igualar os sete títulos de F1 de Schumacher fez a sua segunda aparição em Macau em 2004, com a equipa Manor Motorsport. Venceu a Corrida de Qualificação, mas acabou por bater e abandonar o Grande Prémio, juntamente com o seu futuro companheiro de equipa na Mercedes F1 e campeão do mundo, Nico Rosberg na segunda volta. Hamilton acabou sendo classificado em 14º. A actual superestrela Max Verstappen chegou em 2014 à Van Amersfoort Racing com um contrato de F1 no bolso para 2015, aos 17 anos. O holandês estava à frente do eventual vencedor do Grande Prémio de Macau, Felix Rosenqvist, na Corrida de Qualificação, quando bateu no muro e teve de partir da parte de trás da grelha de partida para realizar uma arrebatedora recuperação até ao sétimo lugar na corrida principal.

Os outros quatro futuros campeões mundiais de F1 que competiram na Fórmula 3 em Macau



MAX VERSTAPPEN DEMONSTROU O SEU TALENTO EM MACAU EM 2014, APESAR DE NÃO TER VENCIDO O GRANDE PRÉMIO [IMAGEM: COGPM]

terminaram todos no pódio. Damon Hill ficou em segundo lugar em 1988, com a Intersport Racing, Jacques Villeneuve foi terceiro em 1992, com a Toyota Team TOM'S, o adolescente Jenson Button foi o segundo classificado em 1999, com a equipa Promatecme Renault, e Sebastian Vettel da ASM foi terceiro em 2005, com a tenra idade de 18 anos.

Estes 10 campeões de F1 fazem parte de um total surpreendente de 32 vencedores de Grandes Prémios de F1 que competiram em máquinas de Fórmula 3 em Macau, e o mais antigo a registar uma vitória na F1 não é quem se possa

pensar... Quando a edição de 1983 da corrida foi organizada, as restrições de tempo tornaram um desafio reunir um pelotão exclusivamente de campeões de Fórmula 3 e pilotos da frente, e vários dos rostos que ocuparam os cockpits eram pilotos que estavam a sair da F1 ou de outros escalões superiores do desporto. Alguns deles já tinham experiência anterior em Macau da era da Fórmula Atlantic - e, portanto, o hábito de lidar com os desafios do Circuito da Guia. Ao longo da década de 1980, Macau apresentou uma mistura de superestrelas da F3 da altura e pilotos de fórmulas mais elevadas.



A ESTRELA ACTUAL DA FERRARI F1, CHARLES LECLERC, EM MACAU EM 2015 [IMAGEM: COGPM]

Em 1985, a equipa Murray Taylor Racing colocou em pista René Arnoux, vencedor de sete Grandes Prémios de F1 com a Renault e a Ferrari entre 1980 e 1983, que tinha sido dispensado pela equipa italiana a uma corrida do final da época. Tendo em conta que a relação peso-potência dos carros de F3 era muito diferente da dos monstros de F1 turbo da altura, Arnoux empenhou-se em aprender no Circuito da Guia, qualificou-se no meio do pelotão e terminou num sólido sexto lugar.

Dos outros 31 vencedores de Grandes Prémios de F1 que correram em Macau, não como um interregno nas suas carreiras na F1, mas como um verdadeiro trampolim para o topo do desporto, dois deles venceram no famoso circuito de 6,2 km. David Coulthard triunfou em Macau em 1991, antes de vencer na F1 com a Williams e a McLaren, enquanto o irmão de Schumacher, Ralf, fez uma dobradinha familiar em 1995 e viria a tornar-se outro vencedor da F1 com a Williams. A estes podemos acrescentar os pódios de Macau para Gerhard Berger no primeiro Grande Prémio de F3 em 1983, Eddie Irvine no famoso ano Schumacher/Häkkinen de 1990, Jarno Trulli em 1995 e 1996 - neste último ano, uma bandeira vermelha tardia negou cruelmente ao italiano uma vitória, Heikki Kovalainen em 2002, Robert Kubica em 2004 (após o toque entre Hamilton e Rosberg) e 2005, Valtteri Bottas em 2010 e a actual estrela da Ferrari Charles Leclerc em 2015.

A F1 não é, obviamente, o único título de topo cobiçado no desporto automóvel. A influência de Macau no rol de vencedores das 500 Milhas de Indianápolis é, sem surpresa, menor do



TAKUMA SATO, O ÚNICO PILOTO QUE VENCEU O GRANDE PRÉMIO DE MACAU DE FÓRMULA 3 E DAS 500 MILHAS DE INDIANÁPOLIS [IMAGEM: COGPM]



O MAIS RECENTE VENCEDOR DA TAÇA DO MUNDO DE F3, RICHARD VERSCHOOR, EM 2019 [IMAGEM: COGPM]

que nas corridas de F1, mas ainda assim é impressionante perceber que sete pilotos que venceram a lendária corrida americana o fizeram depois de competirem no Circuito da Guia na F3. Villeneuve e o também vencedor de corridas de F1, Juan Pablo Montoya, estão entre os que venceram na "Indy" e também enfrentaram o desafio de Macau. Contudo, o único homem a vencer ambas as corridas foi Takuma Sato. O popular guerreiro japonês triunfou em Macau em 2001, com a Carlin Motorsport e, muitos anos depois, venceu em Indianapolis em 2017 e 2020.

Dos concorrentes a tempo-inteiro na IndyCar, há sete ex-participantes do Grande Prémio de Macau de F3 entre os vencedores do campeonato. Mais uma vez, Villeneuve e Montoya figuram entre estes nomes, que vão até ao vencedor do título de 2023, Alex Palou, que não teve qualquer tipo de sorte nas suas duas participações em Macau, em 2014 e 2017. O grande Alessandro Zanardi também está nesta lista - não que a corrida do italiano até ao sétimo lugar em Macau em 1990 tenha captado muita atenção no meio dos dramas de Schumacher/Häkkinen.

Juntamente com a "Indy 500", há outra corrida que não da F1 que está entre as mais famosas do mundo, as 24 Horas de Le Mans. Surpreendentemente, nada menos do que 42

vencedores da clássica corrida de resistência francesa também competiram no Grande Prémio de Macau de F3. E em dois casos, tal ocorreu poucos meses depois de terem ganho Le Mans.

A primeira corrida de 1983 do Grande Prémio de Macau para carros de F3 incluiu o ex-piloto de F1 australiano Vern Schuppan, de 40 anos, que tinha sido um cliente regular do Circuito da Guia na era da Fórmula Atlantic e que tinha ganho Le Mans nesse mês de Junho para a Porsche. Outro ex-piloto de F1, o holandês Jan Lammers, conseguiu três pódios consecutivos de F3 em Macau em 1985-87, venceu Le Mans para a Jaguar em 1988 e regressou a Macau em Novembro para terminar em sexto lugar. A propósito, os companheiros de equipa de Lammers nesse mês de Junho com a Jaguar foram Andy Wallace (vencedor do Grande Prémio de Macau de 1986) e Johnny Dumfries, a primeira vez que um carro vencedor de Le Mans foi tripulado inteiramente por pilotos com experiência no Grande Prémio de Macau de F3. E certamente não seria a última!

Para além de Wallace, entre os que venceram tanto em Macau como em Le Mans estão John Nielsen (1984, depois 1990 com a Jaguar), David Brabham (1989, 2009 com a Peugeot) e Mike Conway (2006, 2021 com a Toyota). A estrela mais venerada da corrida francesa, a

lenda dinamarquesa Tom Kristensen, também competiu três vezes no Grande Prémio de Macau de F3 antes de estabelecer um recorde histórico de nove vitórias em Le Mans. O seu melhor resultado na clássica F3 foi o segundo lugar, em 1993, com a Toyota Team TOM'S. E aqueles que assistiram à emocionante acção de 2023 em Le Mans poderão ter reconhecido dois dos pilotos que pilotaram o Ferrari vencedor: James Calado competiu em Macau em 2010, enquanto Antonio Giovinazzi, que sentiu que poderia ter vencido em 2015, cruzou a linha de meta em primeiro lugar na Corrida de Qualificação, apenas porque uma controversa penalização de tempo lhe ter obrigado a fazer uma corrida de recuperação no Grande Prémio, no qual terminou em quarto.

Com uma galáxia tão brilhante de estrelas que competiram no Grande Prémio de Macau de F3, pode ter a certeza de que algures na grelha de 2023 estará pelo menos uma mão-cheia de futuros nomes de topo da modalidade. Poderão não vencer; poderão, em vez disso, enfiar-se numa das barreiras implacáveis e regressar ao paddock como passageiros dos esforçados condutores de reboques de Macau. Todavia, pelo menos, saberão que enfrentaram este impiedoso circuito citadino como tantos outros grandes nomes antes deles. 🏁

MACAU

OCUPA O PALCO PRINCIPAL

A Taça do Mundo de GT da FIA regressa ao Circuito da Guia



MACAU DÁ AS BOAS-VINDAS AO REGRESSO DA TAÇA DO MUNDO DE GT DA FIA AO CIRCUITO DA GUIA ESTE ANO [IMAGE: COGPOM]



EDOARDO MORTARA, POR QUATRO VEZES VENCEDOR, A CAMINHO DA SUA PRIMEIRA VITÓRIA EM 2011. MARO ENGEL CELEBRA A SUA TERCEIRA VITÓRIA NA TAÇA GT MACAU NO ANO PASSADO [IMAGENS: COGPM]



RITMO SEM COMPROMISSOS ENTRE MUROS E BARREIRAS [IMAGENS: COGPM]

A Taça GT Macau é, sem dúvida, a corrida de “sprint” de GT que todos no mundo querem vencer.

A lista de ex-vencedores é um “quem é quem” das corridas internacionais de GT. Darryl O’Young, de Hong Kong, foi o primeiro vencedor em 2008, e acrescentou uma segunda vitória em 2021. Edoardo Mortara, conhecido como “Sr. Macau”, venceu por quatro vezes a corrida, tendo ganho três edições consecutivas entre 2011 e 2013, e uma quarta em 2017.

Maro Engel, estrela da Mercedes, é tricampeão. Entre outros que levantaram o troféu estão Laurens Vanthoor, Augusto Farfus e Raffaele Marciello.

Simplificando, vencer a Taça GT Macau coloca um piloto no mapa, e este ano a corrida será ainda mais especial graças ao regresso da sua designação oficial como Taça do Mundo de GT da FIA. Trata-se de um título do qual a corrida usufruiu de 2015 a 2019, antes de ser interrompida enquanto o mundo lidava com os desafios da pandemia global. Agora, está de volta - fazendo desta uma das edições da Taça GT Macau mais aguardadas de todos os tempos.

Então, o que é que torna esta corrida tão prestigiante? Bem, começa com a posição

do Grande Prémio de Macau no palco do automobilismo mundial. O ultra-desafiante Circuito da Guia é conhecido como um dos mais difíceis do mundo. Manobrar um carro GT3 entre aqueles muros e barreiras a alta velocidade é um teste rigoroso mesmo para os melhores pilotos.

E são os melhores pilotos que compõem a grelha da Taça GT Macau. Ao contrário da maioria das corridas internacionais de GT em todo o mundo, que funcionam segundo as regras Pro-Am, esta é uma corrida de sprint exclusivamente para os profissionais. É por isso que o ritmo é tão implacável. Este é o melhor talento em carros de GT do mundo. Sem paragens nas boxes, sem estratégia. Apenas corridas de pé a fundo.

Este ano, poderá ser o pelotão mais forte de sempre da Taça GT Macau, com um enorme contingente de pilotos de GT de fábrica, originários da Europa, a fazer a viagem. Entre eles está Jules Gounon, considerado um dos pilotos de GT em melhor forma do planeta. O francês, piloto de fábrica da Mercedes, venceu consecutivamente as últimas três 12 Horas de Bathurst. É também o actual vencedor das 24 Horas de Daytona e



LAURENS VANTHOOR LIDERA O PELOTOÃO EM 2016. AUGUSTO FARFUS VENCE O TÍTULO DA TAÇA DO MUNDO DE GT DA FIA EM 2018 [IMAGENS: COGPM]

duplamente vencedor das 24 Horas de Spa. Uma das poucas coisas que faltam no seu incrível currículo é uma vitória na Taça GT Macau.

Mas Gounon não é o único piloto de GT de classe mundial desesperado por provar o sabor da vitória em Macau. Sheldon van der Linde, campeão do DTM da última temporada, vai tentar dar à BMW a sua segunda vitória em Macau, depois do triunfo de Augusto Farfus em 2018. A Porsche, por sua vez, tem à sua disposição as estrelas de fábrica Kévin Estre - que chega acabado de se estrear na "Bathurst 1000" - e Thomas Preining. O neozelandês Earl Bamber, que terminou em terceiro na última vez que o título da Taça do Mundo de GT da FIA esteve em disputa, estará também presente.

Não são apenas os pilotos que querem desesperadamente ter o direito de se gabar em Macau. As corridas de GT envolvem os maiores construtores de automóveis de luxo do mundo e todos eles apreciam o sucesso no Circuito da Guia.

A Mercedes é a marca mais bem-sucedida na história de Macau, com sete vitórias, em comparação com quatro da Audi, duas da Lamborghini e uma da Porsche e da BMW. A ausência mais notada nesta lista é do talvez mais famoso construtor de carros desportivos do mundo - a Ferrari. Não há muito que a marca do "Cavallino Rampante" não tenha conseguido vencer no automobilismo mundial, mas uma vitória na Taça GT Macau tem-se revelado difícil de alcançar. Talvez desta vez, com o piloto de fábrica Daniel Serra, seja o seu ano.

Claro que, para ganhar em Macau, é preciso vencer os especialistas. Vanthoor, Farfus e Marciello estarão lá, à procura de aumentar o seu legado em Macau. No entanto, talvez o mais difícil de bater seja Engel. O alemão, um piloto de fábrica da Mercedes, conseguiu uma vitória esmagadora no ano passado. Desta vez, ele vai tentar juntar-se a Mortara com quatro vitórias em Macau. Não que Mortara queira partilhar o recorde. Terminou em segundo no ano passado e está de volta para tentar somar um quinto título ao seu nome.

O talento dos pilotos do panorama asiático das corridas de GT nunca pode ser subestimado, e a região está agora a produzir talento que é competitivo face aos "importados". Adderly Fong, Marchy Lee e David Chen Weian são especialistas de Macau que conhecem o circuito como a palma das suas mãos, enquanto Ye Hongli venceu a corrida em 2020.

Aconteça o que acontecer no Circuito da Guia, quando a Taça do Mundo da FIA de GT regressar a Macau, será feita história. 🏁



RAFFAELE MARCIELLO PERSEGUIDO ATÉ À BANDEIRA DE XADREZ EM 2019 [IMAGENS: COGPM]



2023 永利臻典夢幻超跑展
HYPERCAR EXHIBITION

極速盛事 永利超凡體驗

From Rare Cars to Rarified Flavors, Embrace the Best at Wynn

16部世界珍罕超級跑車雲集永利臻典夢幻超跑展，由邁凱倫史上第一款GT McLaren Speedtail，到全球限量20部的帕加尼Pagani Huayra BC等，蒞臨永利將滿足你對極限速度的無限遐想。永利澳門咖啡苑同時推出大賽車主題下午茶套餐，更多驚喜新滋味陸續登場。掀起極速奢華熱潮！

Get an up-close look at 16 world-class and rare luxury cars at the Wynn Signature Hypercar Exhibition, witness the global unveiling of the GT McLaren Speedtail and one of only 20 limited-edition Pagani Huayra BC. Savor the flavor of victory at Wynn Macau's Café Esplanada with a limited-time Grand Prix-themed tea set. Stay tuned for more flavorful surprises unveiling soon.



成為永利禮享會員
尊享更多專屬禮遇

Become a Wynn Insider
for more exclusive privileges



MICHAEL RUTTER : O MESTRE DAS MOTOS DE MACAU

Com nove vitórias e 21 subidas ao pódio no seu currículo, Michael Rutter é o mestre incontestado do Grande Prémio de Motos de Macau. O eterno piloto de 51 anos regressa este ano à 55ª edição da corrida de Macau aos comandos de uma BMW da FHO Racing para tentar alcançar uma incrível décima vitória no formidável Circuito da Guia.



“A FHO é a maior equipa do Reino Unido e, depois do seu sucesso nas corridas da Ilha de Man TT, devemos lutar por alguns bons resultados.”

diz Rutter, que se junta a Josh Brookes e Peter Hickman num trio de superbikes BMW M1000RR. “Já corri muitas vezes contra eles no passado, por isso, embora seja altamente competitivo, nós os três seremos uma equipa forte. Vai ser ótimo voltar a correr em Macau com a FHO Racing e com os meus patrocinadores de longa data, a Bathams, que também está a bordo. Seria ótimo garantir a décima vitória!”

Rutter venceu na sua última participação em Macau, aproveitando a sua sorte para vencer sobre Peter Hickman, enquanto no ano passado a corrida foi ganha por Erno Kostamo. O piloto finlandês tornou-se o primeiro vencedor não britânico desde 1997, três anos depois de Rutter ter feito a sua estreia em Macau. “Estava muito calor e nunca tinha sentido nada assim antes”, recorda sobre a sua primeira visita. “Era uma cidade muito diferente na altura.”

Enquanto jovem, Rutter viajou para eventos desportivos em todo o mundo com o seu famoso

(IMAGEM: COGPM)



MICHAEL RUTTER VENCEU A NA SUA MAIS RECENTE PRESENÇA EM MACAU EM 2019 (IMAGEM: COGPM)



MICHAEL RUTTER (Nº10) PERSEGUE PHILIP MCCALLEN NA SUA ESTREIA EM MACAU EM 1994

pai, o falecido Tony Rutter. Mordido pelo bichinho das corridas, Michael tinha apenas 17 anos quando se estreou nos circuitos britânicos, em 1989. “Ao longo da minha carreira, sempre corri em todo o lado e em qualquer lugar que pudesse”, explica. “Já corri em todo o tipo de sítios e foi o ‘Headmaster’, como chamávamos ao Mike Trimby, que me deu a minha oportunidade em Macau”.

Trimby, que faleceu em Setembro passado, competiu na corrida de motos de Macau antes de gerir o recrutamento de pilotos do evento durante 34 anos. No entanto, a estreia do jovem protegido de Trimby não correu como planeado, quando o motor da Ducati da equipa McCulloch de Rutter partiu. Rutter também não conseguiu completar a corrida no ano seguinte, isto antes de conquistar o seu primeiro pódio em 1996, quando terminou em terceiro lugar atrás do vencedor da corrida Phillip McCallen e do segundo classificado, Roger Bennett. A sua primeira vitória aconteceu dois anos mais tarde com a RC45 da Honda Britain.

O “Blade”, como é apelidado, só falhou dois Grandes Prémios de Motos de Macau desde a sua estreia, uma vez devido às restrições de viagens do



UMA EXIBIÇÃO PERMANENTE E DETALHADA DO FANTÁSTICO SUCESSO DE MICHAEL RUTTER ENCONTRA-SE NO MUSEU DO GRANDE PRÉMIO DE MACAU

ano passado e outra devido a uma cláusula no seu contrato de 2001 que o obrigava a competir noutro evento. “Todos os contratos que assinei desde então têm o Grande Prémio de Macau escrito”, sorri Rutter.

Nas ocasiões em que Rutter não venceu nos 6,2 quilómetros do Circuito da Guia, terminou habitualmente nos três primeiros lugares, conquistando uns espantosos vinte e um pódios. O seu recorde no Circuito da Guia é tão

impressionante que está uma nova estátua de cera do piloto no Museu do Grande Prémio de Macau.

Então, qual é o segredo do sucesso do inglês? “É importante ter uma boa moto e uma boa equipa a apoiar-nos e sempre tentei garantir que tinha isso”, diz Rutter.

Teve máquinas como Hondas, Yamahas e Ducatis com especificações de fábrica, além da exótica Honda RCV213 que pilotou em 2018 e 2019. “A RCV era especial”, afirma. “Tinha um som fantástico a ecoar à volta das barreiras de protecção e nenhuma outra tinha nada assim.”

Com sete vitórias no TT e 14 vitórias no North West 200 durante a sua carreira, Rutter é uma lenda das corridas de estrada, mas admite ter ficado assustado com o Circuito da Guia à primeira vista.

“As barreiras de protecção surpreenderam-me”, faz uma careta. “Também não há escapatórias em lado nenhum, mas não é uma pista difícil de aprender. Há três curvas rápidas e o resto é tudo esquerda, direita, esquerda, por isso só temos de aprender quais as partes que vão para a esquerda



STEVE PLATER NO PÓDIO EM 2006, APÓS A SUA PRIMEIRA DE DUAS VITÓRIAS CONSECUTIVAS EM MACAU, COM MICHAEL RUTTER (À ESQUERDA) E IAN HUTCHINSON (À DIREITA) (IMAGEM: COGPM)



UM VERDADEIRO DESPORTISTA, MICHAEL RUTTER DÁ OS PARABÉNS A STUART EASTON QUE FEZ O ACTUAL RECORDE DA MELHOR VOLTA EM 2010 (IMAGEM: COGPM)

e quais as que vão para a direita. Quando se é jovem, é-se mais corajoso!”

Notavelmente, o indiscutível mestre das duas rodas de Macau afirma ter sofrido apenas dois grandes “momentos” enquanto competia aqui. “No primeiro, estava a correr com o Stuart Easton e inclinei-me demasiado cedo e bati na barreira, o que me atirou para o outro lado da pista”, recorda Rutter. “Bati com força e estava por todo o lado. O outro momento foi quando perdi a frente na Curva do Mandarim. Foi um deslize enorme da frente. Nem sequer estava a fazer uma volta rápida, mas a frente foi-se e não sei porquê.”

Meticuloso na sua preparação, o veterano inglês tenta abordar Macau com uma estratégia,

mas admite que os seus planos nem sempre resultaram. “Macau é uma prova difícil, mas quando estamos na frente, a liderar, podemos controlar o ritmo”, reflecte Rutter. “Eu conseguia distanciar-me e depois conduzir dentro dos meus próprios limites para ganhar antes de aparecerem motociclistas como o Steve Plater, mas depois do Steve aparecer passou a ser uma questão de quem era o mais corajoso.”

Plater venceu em 2006, pondo fim a uma série de quatro anos de vitórias de Rutter. “O Steve treinou muito e foi o piloto mais determinado contra quem corri em Macau”, afirma. Rutter também destaca o quatro vezes vencedor de Macau e detentor do recorde de volta desde 2010, Stuart Easton, como outro concorrente difícil. “O Stuart

tinha um talento natural, um dos melhores”, diz. “Não parecia estar a esforçar-se quando o seguíamos e, quando estava na moto certa e no estado de espírito certo, fazia com que o resto de nós parecesse estúpido.”

Um verdadeiro desportista, Rutter é sempre o primeiro a aplaudir o sucesso dos seus rivais. “Qualquer pessoa que me tenha vencido em Macau fez uma corrida dura para o conseguir”, afirma. “O mais importante é que estou a desfrutar de toda a experiência de Macau. Estou à espera que chegue todos os anos, tal como a North West 200 e a TT. É mais do que apenas a corrida e, claro, também é preciso ter sorte, mas o meu pai sempre me disse que se gostarmos do que fazemos, seremos rápidos e acho que isso é verdade.”

ESTRELAS DE ROCK DE CARROS DE TURISMO EM DIGRESSÃO

Não há melhor cenário para encerrar uma digressão mundial do que o Circuito da Guia, em Macau. É exactamente onde as estrelas do Kumho TCR World Tour se encontrarão quando assumirem o palco principal para uma última corrida em 2023, no fim de uma digressão de oito meses que levou os principais protagonistas a quatro continentes.



MA QING HUA, A ESTRELA CHINESA DO KUMHO TCR WORLD TOUR (IMAGEM: WSC)

Após a conclusão da última temporada da Taça do Mundo de Carros de Turismo da FIA - WTCR, no final de Novembro de 2022, surgiu o World Tour no seu lugar. O conceito é simples: pega nas suas estrelas - nove "pesos pesados" a tempo inteiro que representam a Audi, a Honda, a Hyundai e a Lynk & Co - e junta-os a outras séries, colocando-os contra os melhores pilotos que os regionais do TCR têm para oferecer para provarem o seu estatuto de líderes.

É uma viagem que levou os pilotos - oriundos da Ásia, Europa e América do Sul, e que representam uma competição tão diversificada como o calendário do TCR World Tour - a quatro regiões distintas: os clássicos circuitos europeus de Portimão, Spa-Francorchamps, Valtellunga e Hungaroring, El Pinar no Uruguai e San Luis na Argentina, além de mais uma dupla jornada australiana, antes de rumarem a Macau.

"Precisamos de estar no auge do desporto, precisamos de estar no auge das corridas de carros de Turismo", diz Rob Huff, o detentor do recorde de vitórias da Corrida da Guia de Macau, que não precisa de apresentações, sobre o que foi alcançado na primeira temporada completa do TCR World Tour. "E não é só isso, como pilotos estamos a correr em pistas em que só em sonhos poderíamos conduzir. Isto, para além de tudo, não é um feito pequeno. Estou impressionadíssimo com isto."



O TCR WORLD TOUR TEM VINDO A CONQUISTAR CORAÇÕES E ATENÇÃO EM TODOS OS CONTINENTES NESTA ÉPOCA (IMAGEM: WSC)

“Para mim, nos últimos 20 anos, Macau tem significado o grande final da temporada. Por isso, poder voltar a fazê-lo numa base totalmente internacional, especialmente no 70º aniversário do Grande Prémio de Macau, penso que é o momento perfeito.”

O resultado de preservar uma presença internacional de carros de turismo de alto nível para 2023 foi uma mudança de conceito em comparação com as quase duas décadas de competição da Taça do Mundo de Carros de Turismo. O que é inquestionável para Huff e para muitos outros é que as corridas de carros de turismo precisam desse nível superior estabelecido para que os pilotos o tenham como objetivo - e esse novo formato tem sido um sucesso.

O novo conceito prevê que os concorrentes locais e regionais do TCR lado-a-lado com os pilotos do World Tour, uma situação que permite aos primeiros comparar as suas capacidades com os melhores dos melhores e garante que os segundos se mantenham no topo da sua forma.

Diz Yann Ehrlacher, companheiro de equipa de Ma na Cyan Racing Lynk & Co e bicampeão do WTCR: “Algumas pessoas dizem que pode ser um risco, porque se formos derrotados por alguns carros ou pilotos de um campeonato regional, isso não fica bem, pois pode significar que não merecemos o nosso lugar no palco mundial. Mas, a certa altura, acredito

que estamos lá por uma razão e não tenho qualquer receio de competir com pilotos, talvez jovens pilotos, que esperam um dia correr no palco mundial.”

Portanto, embora o World Tour possa ter um maior destaque no ecossistema do TCR, como sugere Ehrlacher, cabe aos pilotos envolvidos provar que são os melhores. Huff afirma que o facto de o terem feito mostra a seriedade e o profissionalismo com que todos os envolvidos o encaram. “Quando competimos no World Tour, é óbvio que se espera sempre o melhor de nós, enquanto pilotos e equipas”, diz quando questionado sobre a pressão exercida sobre as equipas e os pilotos envolvidos para estarem à altura da sua reputação. “Mas, francamente, vejo as coisas de outra forma: nós, enquanto World Tour - é isto que me agrada no formato - vamos juntar-nos a outros pilotos. Podemos ter ouvido falar de alguns dos nomes dos pilotos, mas não sabemos como andam. Não sabemos como é que eles são lado-a-lado. Não sabemos muito sobre eles. E não nos esqueçamos que vamos ao seu território, onde cresceram”.

No que diz respeito a Macau, Huff considera que “pode muito bem ser o local onde ocorrerão algumas surpresas” na ordem habitual dos acontecimentos, e reconhece a ameaça que os líderes locais e regionais em acção neste fim de semana poderão representar.

Ma, vencedor da primeira Corrida da Guia Macau em 2021, concorda. “Penso que o nível é muito bom este ano”, refere. “Se virmos o TCR China deste ano, penso que o nível de competição é muito, muito forte. Penso que é uma das séries TCR mais difíceis do mundo. E a maioria dos pilotos também conhece Macau e já correu aqui algumas vezes. Conhecem a pista, conduziram-na mais recentemente do que nós e conhecem a história de Macau.”

Veremos se um desafio local se concretiza ao longo dos quatro dias de acção. Contudo, para já, os melhores pilotos de topo do mundo estão ansiosos por voltar a subir ao seu palco preferido em Macau. “Macau é algo diferente, é como uma pista de um planeta diferente”, diz Ehrlacher, que regressa a Macau pela primeira vez desde que conquistou os seus dois títulos mundiais. “Só terminei lá uma época uma vez, em 2018, mas, para ser honesto, está na minha lista de desejos lutar por um campeonato quando chegar a Macau. Quer se ganhe ou não - claro que ganhar é algo extra - ser um piloto que pode ganhar e lutar por um campeonato quando se está em Macau seria definitivamente um ponto alto na carreira.”

Ma acrescenta: “É óptimo que um campeonato mundial regresse a Macau, como estamos a fazer com o TCR World Tour. Como este é o 70º aniversário, vai ser um fim de semana fantástico e um evento realmente emocionante para todos os fãs chineses do desporto automóvel. Sinto que a pressão vai ser um pouco maior. Toda a gente está à espera deste grande evento e de um grande desempenho. Mas sinto-me bastante confiante nesta pista, já obtive alguns bons resultados.”

E Huff, que já teve a sua quota-parte de celebrações da Corrida da Guia Macau, afirma que este é o lugar certo para a final. “Tendo alguns fãs loucos em todo o mundo, sentimo-nos como uma estrela de rock - especialmente quando chegamos ao paddock de Macau”, diz. “É diferente de qualquer outro paddock em todo o mundo. Está cheio. E está cheio dos fãs de corridas mais fantásticos que se pode desejar. Não é por isso que nos inscrevemos para fazer este trabalho, mas aceitamo-lo com humildade e desfrutamos da experiência.”

“Por isso, quando se diz a um piloto que Macau vai ser a última corrida do ano, onde se decide um título, faz com que os cabelos se levantem. É uma sensação muito difícil de descrever, mas faz-nos arrepiar.” ❧



O RECORDISTA ROB HUFF APÓS A SUA MAIS RECENTE VITÓRIA NA CORRIDA DA GUIA MACAU EM 2017 (IMAGEM: COGPM)



YANN EHRLACHER, BICAMPEÃO DO WTCR, EM ACÇÃO NO INÍCIO DESTA ÉPOCA (IMAGEM: WSC)



O KUMHO TCR WORLD TOUR EM ACÇÃO (IMAGEM: WSC)



銀娛 GEG

銀河娛樂集團

Galaxy Entertainment Group

支持多元澳門 推動康體文藝

ENCOURAGING ECONOMIC DIVERSIFICATION BY
PROMOTING A VIBRANT SPORTS AND ARTS CULTURE



O RUGIR DA ÁSIA

O desporto automóvel asiático desfruta de mais uma época excepcional em 2023, com as competições de carros de Turismo, GT e monolugares a apresentarem grelhas repletas de quantidade e qualidade, revigorando o vibrante panorama regional das corridas de automóveis. As equipas e pilotos asiáticos e, em especial, chineses, também deixaram uma forte marca lá fora esta época.



ÉPOCA 2023 DO CAMPEONATO DE CARROS DE TURISMO DA CHINA/TCR CHINA [IMAGEM: CTCC]

Este ano, o Campeonato de Carros de Turismo da China (CTCC)/TCR China estabeleceu-se firmemente como um dos maiores e melhores campeonatos no mundo da especialidade. A Hyundai e a Dongfeng Honda destacaram equipas de fábrica, juntando-se à armada oficial da Lynk & Co para lutar pelas honras na maior competição TCR do continente asiático. A competição atraiu grandes nomes do desporto, como o antigo piloto do WTCR Jack Young, o antigo vencedor do Grande Prémio de Macau André Couto, o piloto de fábrica da Hyundai Motorsport Junior Max Hart e o por duas vezes vencedor da Corrida da Guia de Macau Zhang Zhi Qiang.

O campeonato gerou tanto entusiasmo que o famoso artista de Hong Kong Aaron Kwok decidiu juntar-se à Shell Teamwork Lynk & Co Racing como piloto convidado para estar ao volante de um dos carros Lynk & Co 03 da equipa nos dois últimos eventos TCR China em Zhuzhou e Macau.

Para além do elevado nível da competição, a impressionante variedade de construtores representados nas grelhas de partida desta temporada inclui a Audi, a Cupra, a Honda, a Hyundai, a Lynk & Co, a MG e a VW.



A COMPETIÇÃO CHINESA DE AMADORES GT SUPER SPRINT CHALLENGE [IMAGEM: AUDI CHINA]

Entretanto, no Circuito Internacional de Guangdong, o Macau Roadsport Challenge entrou numa nova era. Organizada pela Associação Geral de Automóveis de Macau-China (AAMC), a série de carros de Turismo está agora exclusivamente reservada aos Toyota GR86 e Subaru BRZ. Esta primeira temporada testemunhou um aumento significativo da participação devido à acessibilidade e à relação custo-eficácia de carros que têm como base os modelos de produção. Com pilotos de Macau, do Interior da China e de Hong Kong, o interesse esmagador levou a AAMC a dividir o pelotão de mais de quarenta carros em duas grelhas separadas.

Igualmente populares são as competições de GT, que atraem uma multidão de carros e participantes de toda a Grande China para as competições de

maior prestígio. Com um calendário de quatro eventos, o GT Super Sprint Challenge promovido pela Top Speed Shanghai continuou a atrair os melhores pilotos amadores. Hu Bo, da Absolute Racing, ao volante de um Audi R8 LMS GT3 Evo II, superou Ruan Cunfan e o colega de equipa Vincent Lin para conquistar a classe GT3, enquanto Lin Weixiong garantiu o título da classe GT4 com o Porsche 718 Cayman GT4 RS Clubsport da HEHEHE Racing.

O Campeonato da China de GT fez história ao organizar o primeiro fim-de-semana de corridas no novíssimo Circuito Internacional de Zhengzhou. Charles Leong Hon Chio, por duas vezes vencedor do Grande Prémio de Macau de Fórmula 4, triunfou nas duas corridas no impecável circuito da província de Henan com o seu Ferrari 488 GT3 da Harmony Racing. Esta época, o campeonato

também correu na pista de Pingtan, na província de Fujian, actualmente o único circuito citadino operacional no Interior da China.

O Campeonato de Resistência da China está a manter a sua dinâmica como a única competição de resistência de nível nacional do país. Com grelhas de partida saudáveis nas classes de carros de turismo e GT, esta série de longa distância tem desempenhado um papel fundamental no desenvolvimento da indústria automóvel local e, pela primeira vez, testemunhou a inclusão de um carro híbrido. A equipa de fábrica do construtor chinês Aeolus alinha com um modelo híbrido Yixuan MAX equipado com um motor "Mach power" de 1,5 T (ICE) e um propulsor elétrico de 60 kW.

As corridas de resistência também regressaram à casa do desporto automóvel chinês este ano, com



ESTA TEMPORADA AS GRELHAS DO FANATEC GT WORLD CHALLENGE ASIA POWERED BY AWS BATERAM RECORDES E COROARAM ANTHONY LIU COMO O PRIMEIRO CAMPEÃO CHINÊS [IMAGENS: SRO MOTORSPORTS GROUP]

a realização das 8 Horas de Xangai, em outubro, no circuito de F1 concebido por Hermann Tilke.

Longe de casa, as equipas e os pilotos chineses também tiveram sucesso nas corridas de GT no estrangeiro. A Absolute Racing, sediada em Xangai, obteve um 1º e 2º lugar nas 12 Horas de Sepang de 2023, no regresso das corridas internacionais de resistência ao Sudeste Asiático, com um desempenho dominante do indonésio Andrew Haryanto, do jovem chinês de 22 anos Yu Kuai e do piloto da Audi Sport Markus Winkelhock.

Embora os desportos motorizados continuem a desenvolver-se a um ritmo acelerado na China, com um número cada vez maior de equipas e pilotos, e níveis crescentes de apoio dos construtores, o campeonato regional mais impressionante é, de longe, o Fanatec GT World Challenge Asia Powered by AWS.

Celebrando números recorde de presença nas grelhas, a competição visitou o Circuito Internacional de Chang, na Tailândia, e as pistas de Fuji, Suzuka, Motegi e Okayama, no Japão, antes de atingir o clímax da sua temporada de seis eventos e doze corridas em 2023 no Circuito Internacional



AS THAILAND SUPER SERIES NO GRANDE PRÉMIO DE SINGAPURA DE FÓRMULA 1 [IMAGEM: B-QUIK RACING]



O MONOLUGAR TATUUS F4 T421 GEN2 VAI FAZER A SUA ESTREIA NO CIRCUITO DA GUIA NO GRANDE PRÉMIO DE MACAU ESTA SEMANA [IMAGEM: TOP SPEED]

de Sepang, na Malásia. Lá, Anthony Liu, da Craft-Bamboo, foi coroado campeão de pilotos do Fanatec GT World Challenge Asia 2023 - o primeiro campeão chinês da série - depois de Abu Bakar Ibrahim, da Malásia, e o experiente piloto tailandês Vutthikorn Inthraphuvasak não conseguirem reverter as suas desvantagens de 19 pontos no campeonato na última jornada dupla do ano.

A Thailand Super Series continuou a chamar a atenção dos fãs asiáticos e, em 2023, atraiu mais uma vez uma participação internacional para a sua competitiva classe de GT. A temporada de seis provas incluiu corridas no Circuito Internacional de Chang, em Buriram, no circuito citadino do Grande Prémio de Bangsaen, ao pé da praia, no Circuito Internacional de Sepang, na Malásia, e ainda uma corrida por convite, não pontuável para o campeonato, no programa do Grande Prémio de F1 de Singapura. A época termina na Tailândia, na pista de Buriram, em Dezembro.

A época de 2023 fica também marcada pelo regresso da Taça Porsche Carrera Ásia ao palco regional e o regresso do Lamborghini Super Trofeo Asia após uma ausência de três anos.

O Campeonato Chinês de F4 da FIA, que fez parte do Grande Prémio de Macau nos últimos três anos, está pronto para embarcar numa nova era com a introdução do monolugar Mygale F4 Gen2 em 2024. Entretanto, os monolugares Mygale M14-F4 Geely continuam a demonstrar a sua popularidade entre os jovens pilotos, uma vez que a série continua a ser a principal categoria júnior de monolugares na China para os jovens aspirantes. Tiago Rodrigues, de Macau, e Lui Kai Shun, de Hong Kong, têm estado envolvidos na luta pelo título este ano, enquanto o chinês Liu Ruiqi brilha consistentemente sempre que consegue tirar algum tempo das suas campanhas europeias para competir no seu país natal. Além disso, muitos pilotos da série chinesa de F4 vão participar na corrida da F4 de Macau esta semana.

A Top Speed, com sede em Xangai, conhecida por organizar a Fórmula 4 dos Emirados Árabes Unidos e os Campeonatos de Fórmula Regional da Ásia e do Médio Oriente, realizada em Janeiro e Fevereiro de cada ano, introduziu a última geração de séries de monolugares na região com o relançamento do Campeonato do Sudeste Asiático de Fórmula 4 certificado pela FIA em 2023, com corridas em Zhuzhou, Macau e Malásia. O revigorado campeonato apresenta agora o inovador chassis Tatuus GEN2 e motores Fiat Abarth Turbo, sendo esta a combinação a favorita dos principais campeonatos de F4 em todo o mundo. Como incentivo adicional, os futuros aspirantes à F1 têm a oportunidade de ganhar valiosos pontos para obter a Super Licença da FIA. Mas potencialmente ainda mais crucial para as superestrelas do desporto automóvel do amanhã é a oportunidade de ganhar experiência no famoso Circuito da Guia de Macau, anfitrião da importantíssima Taça do Mundo da FIA de F3. ❏

NEW GENERATION

CONTEMPORARY
PERFORMANCE
TYRES FOR
CONTEMPORARY
HUMANS.

Presenting the
new PIRELLI tyre
generation. Find out
more on pirelli.com

ELECT™ TECHNOLOGY

Go farther and more
quietly with your
electric car.



POWER IS NOTHING WITHOUT CONTROL



70TH MACAU GRAND PRIX PROGRAMME



11-12 / 11 / 2023



11 NOVEMBER Saturday

6:00	6:30	Circuit Closed
6:30	7:00	Circuit Inspection
7:45	8:30	Macau Formula 4 Race – Free Practice
8:45	9:15	TCR Asia Challenge – Free Practice
9:30	10:00	Macau Roadsport Challenge – Free Practice
10:15	10:45	Greater Bay Area GT Cup (GT4) – Free Practice
11:00	11:30	Greater Bay Area GT Cup (GT3) – Free Practice
12:10	12:40	TCR Asia Challenge – Qualifying 1
12:45	13:00	TCR Asia Challenge – Qualifying 2
13:15	13:45	Macau Roadsport Challenge – Qualifying
14:00	14:30	Greater Bay Area GT Cup (GT4) – Qualifying
14:45	15:15	Greater Bay Area GT Cup (GT3) – Qualifying
15:45	16:15	Macau Formula 4 Race – Qualifying
18:00	**	Circuit Opened

12 NOVEMBER Sunday

6:00	6:30	Circuit Closed
6:30	7:00	Circuit Inspection
8:00	8:25	Macau Formula 4 Race – Qualifying Race (8 laps)
9:05	9:40	TCR Asia Challenge – Race 1 (9 laps)
10:20	10:50	Macau Roadsport Challenge – Race (8 laps)
11:30	12:00	Greater Bay Area GT Cup (GT4) – Race (8 laps)
12:50	13:20	Greater Bay Area GT Cup (GT3) – Race (8 laps)
14:00	14:35	TCR Asia Challenge – Race 2 (9 laps)
15:40	16:20	Macau Formula 4 Race – Final Race (12 laps)
18:00	**	Circuit Opened

* Organizer reserves the right to re-schedule the programme without prior notice.

** If the circuit opens before the programmed time, it will be announced.



16-19/11/2023

16 NOVEMBER Thursday

6:00	Circuit Closed
6:30	7:00 Circuit Inspection
7:45	8:30 Macau Motorcycle Grand Prix – 55th Edition – Free Practice
9:00	9:40 Formula 3 Macau Grand Prix – FIA F3 World Cup – Free Practice 1
9:55	10:20 Macau Touring Car Cup – China Touring Car Championship – Free Practice 1
10:30	10:55 Macau Grand Prix 70th Anniversary Challenge – Free Practice 1
11:10	11:40 Macau Guia Race – Kumho TCR World Tour Event of Macau – Free Practice 1
12:15	12:45 Macau GT Cup – FIA GT World Cup – Free Practice 1
13:00	13:25 Macau Touring Car Cup – China Touring Car Championship – Free Practice 2
13:35	14:00 Macau Grand Prix 70th Anniversary Challenge – Free Practice 2
14:15	14:45 Macau Guia Race – Kumho TCR World Tour Event of Macau – Free Practice 2
15:15	15:55 Formula 3 Macau Grand Prix – FIA F3 World Cup – Qualifying 1
16:10	16:40 Macau GT Cup – FIA GT World Cup – Free Practice 2
18:00	** Circuit Opened

17 NOVEMBER Friday

6:00	Circuit Closed
6:30	7:00 Circuit Inspection
8:00	8:45 Macau Motorcycle Grand Prix – 55th Edition – Qualifying
9:30	10:10 Formula 3 Macau Grand Prix – FIA F3 World Cup – Free Practice 2
10:30	11:05 Macau Touring Car Cup – China Touring Car Championship – Qualifying
11:25	11:55 Macau Grand Prix 70th Anniversary Challenge – Qualifying
12:45	13:35 Macau Guia Race – Kumho TCR World Tour Event of Macau – Qualifying
14:05	14:35 Macau GT Cup – FIA GT World Cup – Qualifying
15:05	15:45 Formula 3 Macau Grand Prix – FIA F3 World Cup – Qualifying 2
18:00	** Circuit Opened

18 NOVEMBER Saturday

6:00	Circuit Closed
6:30	7:00 Circuit Inspection
7:40	8:00 Macau Motorcycle Grand Prix – 55th Edition – Warm Up
8:30	9:15 Macau Motorcycle Grand Prix – 55th Edition – Race (12 laps)
10:05	10:40 Macau Touring Car Cup – China Touring Car Championship – Race 1 (9 laps)
11:20	11:50 Macau Grand Prix 70th Anniversary Challenge – Race 1 (8 laps)
12:50	13:25 Macau Guia Race – Kumho TCR World Tour Event of Macau – Race 1 (9 laps)
14:05	15:05 Macau GT Cup – FIA GT World Cup – Qualification Race (12 laps)
15:50	16:50 Formula 3 Macau Grand Prix – FIA F3 World Cup – Qualifying Race (10 laps)
18:00	** Circuit Opened

19 NOVEMBER Sunday

6:00	Circuit Closed
6:30	7:00 Circuit Inspection
8:20	8:55 Macau Touring Car Cup – China Touring Car Championship – Race 2 (9 laps)
9:30	10:00 Macau Grand Prix 70th Anniversary Challenge – Race 2 (8 laps)
10:35	11:10 Macau Guia Race – Kumho TCR World Tour Event of Macau – Race 2 (9 laps)
12:05	13:15 Macau GT Cup – FIA GT World Cup (16 laps)
13:30	14:30 Classic Cars Parade
15:15	15:20 Lion Dance
15:30	16:30 Formula 3 Macau Grand Prix – FIA F3 World Cup (15 laps)
18:00	** Circuit Opened

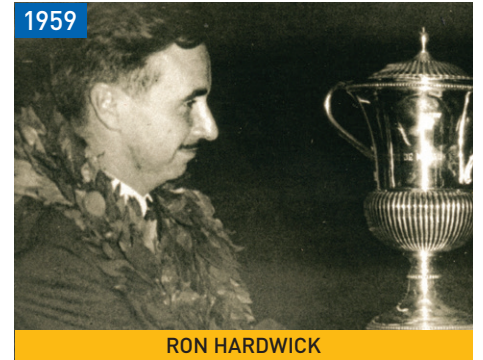
* Organizer reserves the right to re-schedule the programme without prior notice.

** If the circuit opens before the programmed time, it will be announced.



69 YEARS OF MACAU GRAND PRIX WINNERS

From gritty privateers to future Formula 1 legends, the list of Macau Grand Prix winners over the decades is as diverse as the city that hosts it.



1954 – 1982

The very first Macau Grand Prix, run in the autumn of 1954, was a very different affair to the large-scale international extravaganza we see today. The Grand Prix that year saw fifteen cars line up on the grid for a Le Mans-style start with drivers dashing across the track to get the race under way.

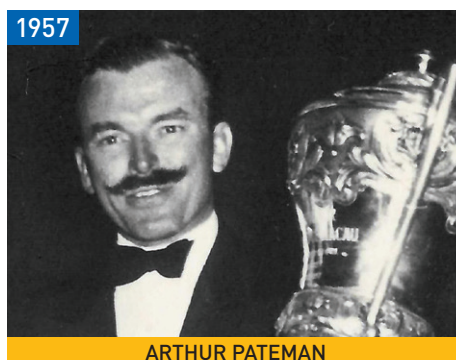
The Grand Prix was won by Hong Kong-based Portuguese driver Eddie Carvalho, and over the next few years the race was dominated by more drivers based in Macao's neighbouring city - Robert Ritchie (1955), Doug Steane (1956), Arthur Pateman (1957).

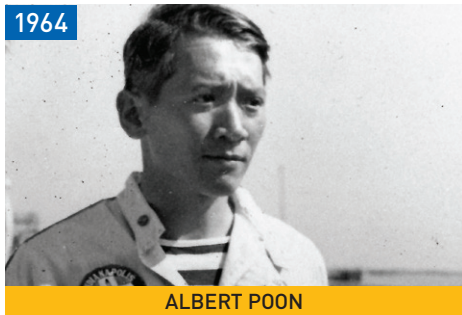
As the 1950s drew to a close that was all changing though, and the Grand Prix was beginning to attract a more international entry. 1958 saw the first 'overseas' winner in Singapore's Chan Lye-Choon, the first Chinese victor.

Following Chan's success, the previous state of affairs was restored, for a short while at least. Ron Hardwick won the 1959 running of the Grand Prix, followed by Martin Redfern (1960), and then Singapore-based Peter Heath (1961).

The following year saw the debut of rising star Arsenio Laurel. This popular Filipino was largely unheralded when he arrived in Macao, but by the end of the weekend he had won by over a minute from a group of somewhat stunned local drivers, including a certain Teddy Yip.

Teddy is often referred to as the original 'Mr Macao', largely as a result of his later successes as a team owner and for his ceaseless promotion





1964

ALBERT POON



1970

DIETER QUESTER



1965 | 1972 | 1973

JOHN MACDONALD



1974

VERN SCHUPPAN



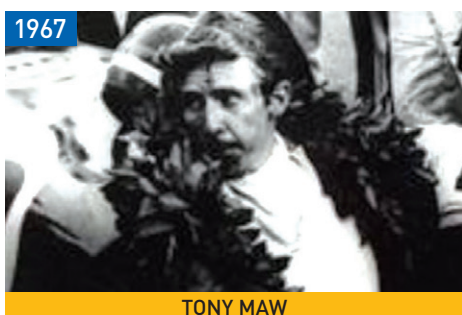
1966

MAURO BIANCHI



1977 | 1978

RICCARDO PATRESE



1967

TONY MAW



1979

GEOFF LEES



1968 | 1971

JAN BUSSELL



1981

BOB EARL



1967

KEVIN BARTLETT



1982

ROBERTO MORENO

of the event. He made his racing debut in the 1956 Grand Prix behind the wheel of a sleek Jaguar XK120. His greatest success came in 1963, when he finished third behind the all-conquering Laurel, whose win made him the first man to win the Grand Prix twice. The Filipino wouldn't go on to become the first three-time winner, however, as Hong Kong's hugely-talented Albert Poon took the spoils in 1964, with a win that should have been the first of many. Those subsequent wins never came though, with Albert finishing second three times and third once.

1965 saw the first victory for Hong Kong-based John MacDonald. He would win the event a total four times (1965, '72, '73, '75), and as testimony to his talent and consistency, he would also win the 1969 Motorcycle Grand Prix as well as the 1972 Guia Race, the only competitor ever to achieve this remarkable feat.

If things seemed to be settling back into the familiar routine of locally-based winners, 1966 would see a seismic shift in the event's fortunes. Hong Kong Mercedes dealer Walter Sulke entered a very professionally-run Renault Alpine driven by accomplished Belgian driver Mauro Bianchi. This winning combination tore up the record books and in winning the race, Bianchi became the first driver to break the mythical three-minute barrier.

His win catapulted the Macau Grand Prix to international attention, and soon bigger names would be seeking success in the city's warm autumnal sunshine.

Australian Tony Maw would take the spoils in 1967, while Englishman Jan Bussell won the 1968 Grand Prix. In 1969, Australian legend Kevin Bartlett won by two laps in a show of total dominance. As with Bianchi, the combination of an extremely talented driver and a high performance machine (in this a case a Mildren-Waggott), proved too much for the local entrants.

More of this was to follow in 1970 when German star Dieter Quester took his BMW works-entered Formula 2 car to victory. The rapid pace of change was illustrated by Quester's lap record which was some 24 seconds quicker than the benchmark set by Bianchi four years earlier.

Against the odds, Jan Bussell notched up a second win in 1971, but apart from John MacDonald's three wins in the 1970s, the era of local winners was well and truly over.

Australian Grand Prix driver and Le Mans winner Vern Schuppan gave Teddy Yip his first two wins (1974 and '76) as Theodore Racing team owner, and it was during this time that future F1 World Champion Alan Jones appeared in Macao, supremely fast but never managing the win.

Another top flight driver, Italian Riccardo Patrese, scored back-to-back wins in 1977 and 1978, followed by two wins for another F1 driver, Englishman Geoff Lees (1979 and '80).

As the 1980s dawned, it was clear there was need for change. This change was to transform the Macau Grand Prix forever.

1983-2022

An interesting footnote to the storied history of the Grand Prix is the role the city's fierce protection of its legendary Guia Circuit has played in shaping its destiny, and its rapid rise since 1983. Without it, there may never have been the arrival of Formula 3, a category which has provided the event with a status as the race every young driver in the world wants to win. And it is through such a reputation that today it enjoys a hugely diverse rollcall of winners.

Older racing enthusiasts may recall the pre-Formula 3 days of the Macau Grand Prix, when it was run for Formula Atlantic machinery in the late 1970s and early 1980s. But this category never truly took off in Europe, and the Macau Grand Prix organizers, together with British motorsport expert Barry Bland, worked on assembling a Formula 2 field for the 1983

edition. They came within two months of it happening when, citing safety reasons, FISA - then the FIA division responsible for governing world motorsport - said it would not sanction the race unless modifications to the circuit were carried out.

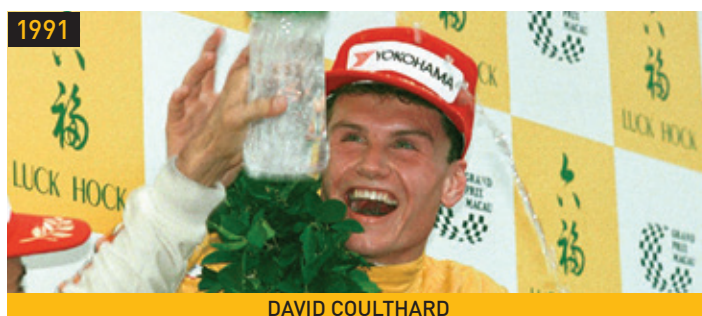
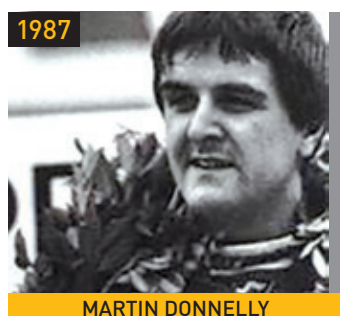
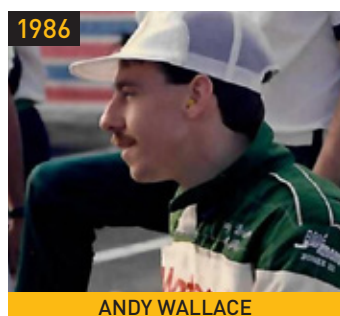
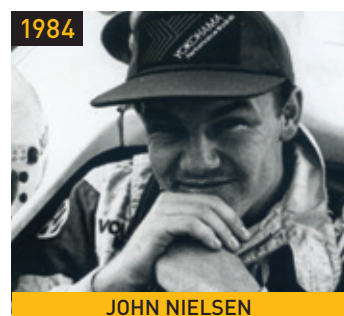
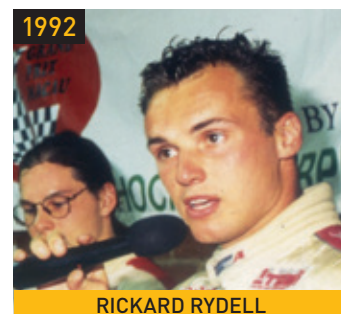
Altering the already-revered track was out of the question, so the quick-thinking organizers re-adjusted their plans and decided the logical answer was the less powerful Formula 3 category which could safely be run on the original circuit.

With Formula 2, organizers would only have been able to draw upon a grid from the European and Japanese championships. With Formula 3, not only were there the European and Japanese championships, but also British, German, French,

Italian and Swedish. In retrospect, F3 was the far better choice and allowed Macao to choose from the cream of the global crop of young single seater drivers.

From then on, the field for the Formula 3 Macao Grand Prix was drawn from multiple championships run to FIA F3 regulations up to and including 2018. Then, for 2019, F3 changed to the new formula run for the single, highly competitive, Formula 1 Grand Prix-supporting FIA championship - FIA F3 International Championship.

The pandemic meant a readjustment of the Macao programme from 2020-22, with Chinese Formula 4 taking the headline slot, but this year the FIA F3 International Championship teams are back.



Over the last four decades, drivers representing no fewer than 42 countries and regions have taken part in the F3 Macau Grand Prix, and the winners have been drawn from 13 of those. Meanwhile, Europe, Asia, South America and Australasia are the continents represented in the centre of the coveted podium.

What the organizers couldn't have foreseen with the last-minute change of plans in 1983, was that the race would go down in history because of the domination of a man who went on to become one of the greatest drivers in motorsport history: a young Brazilian named Ayrton Senna da Silva, newly crowned as the British F3 champion. His domination came despite the fact that he, along with Theodore F1 driver Roberto Guerrero and new European champion Pierluigi Martini, arrived late – and jetlagged – in Macao, because they'd been asked to test for the Brabham F1 team in the south of France just as the rest of their F3 competitors were en route to Southeast Asia.

Senna drove for the West Surrey Racing team, his car run under the Theodore Racing banner of Teddy Yip, and two years later it was pretty much a case of déjà vu when Mauricio Gugelmin claimed glory in the 1985 edition of the race. Like Senna he is Brazilian – albeit from the city of Curitiba, whereas Senna was from São Paulo. Like Senna, Gugelmin had settled in Britain and claimed titles in Formula Ford 1600 and Formula Ford 2000. And, like Senna, he had moved to British F3 with West Surrey Racing and won the crown at his first attempt. He even shared a house with Senna!

Brazil was now up and running with two victories in the first three editions of the Macau Grand Prix run to F3 rules. Remarkably, in the 38 years since then, the South American nation has provided only one more winner: former F1 driver Lucas di Grassi, who took a last-gasp victory in 2005.

In between the victories of Senna and Gugelmin came the triumph of John Nielsen in 1984. The future Le Mans 24 Hours winner became the first, and so far only, driver from Denmark to claim victory at Macao.

After Gugelmin came the success of Andy Wallace in 1986. The Englishman, who like Nielsen would go on to taste glory at Le Mans, was therefore the first driver from the United Kingdom to win a Macau Grand Prix for F3 cars. But he certainly wouldn't be the last. So far, 11 of the 40 Macau Grands Prix held since 1983 have been won by a total of 10 UK racers. Northern Ireland's Martin Donnelly made it back-to-back triumphs for the UK in 1987, and was followed by Scottish talent David Coulthard (1991), Ralph Firman (1996), another Scot in the form of Peter Dumbreck (1998), Darren Manning (1999), Mike Conway (2006), Oliver Jarvis (2007), Alex Lynn (2013) and Dan Ticktum (2017 and 2018).

The UK is top of the table for Macau Grand Prix honours since 1983, and perhaps that's little surprise. After the demise of the original FIA European F3 Championship at the end of 1984, the British series became the most competitive in Europe for the category for the next two decades. It's worth noting, however, that while Dumbreck, Manning and Jarvis had initially made their names in the British championship, their Macao successes all came after they had moved to the Japanese series with top team TOM'S.

By the early 2000s, only the German and French championships remained as viable alternatives, and these merged for 2003 to form the F3 Euro Series. A decade further on, the British championship ended, and the teams merged with their European counterparts under the FIA umbrella of a new FIA F3 European Championship, which ran from 2012-18.

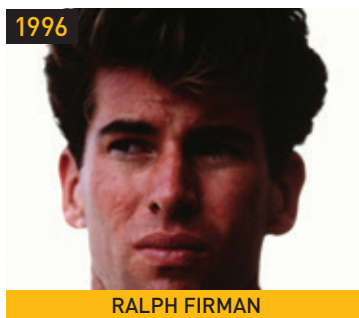
Perhaps it's no surprise bearing in mind this history that the next most successful nations in terms of Macau Grand Prix winners are France and Germany, with four victors apiece. And each country pretty much defined an era. Germany's breakthrough Macao star was the great Michael Schumacher in 1990, and he was rapidly followed by a hat-trick for the country of Jörg Müller in 1993, Sascha Maassen in 1994 and younger brother Ralf Schumacher in 1995. Then France took over the baton, with Soheil Ayari scoring in 1997, followed by a hat-trick of Tristan Gommendy (2002), Nicolas Lapierre (2003) and Alexandre Prémat (2004).



RALF SCHUMACHER



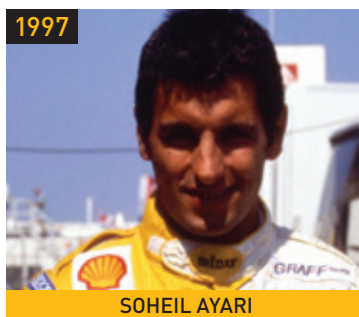
TAKUMA SATO



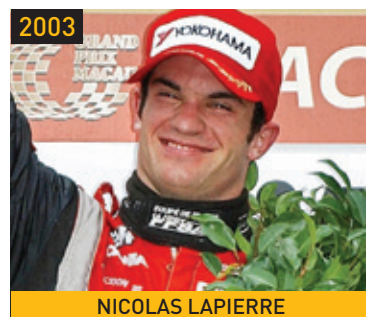
RALPH FIRMAN



TRISTAN GOMMENDY



SOHEIL AYARI



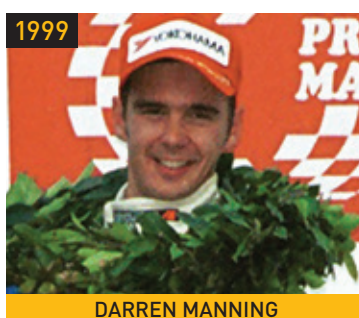
NICOLAS LAPIERRE



PETER DUMBRECK



ALEXANDRE PREMAT



DARREN MANNING



LUCAS DI GRASSI



ANDRÉ COUTO



MIKE CONWAY



OLIVER JARVIS



ALEX LYNN



KEISUKE KUNIMOTO



EDOARDO MORTARA



FELIX ROSENQVIST



DANIEL JUNCADILLA



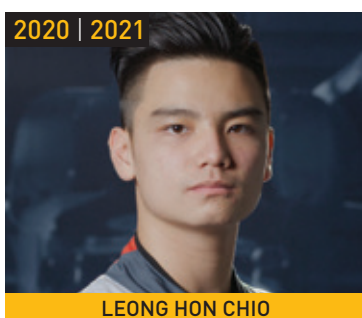
DAN TICKTUM



ANTÓNIO FÉLIX DA COSTA



RICHARD VERSCHOOR



LEONG HON CHIO

The third and final hat-trick of Macau Grand Prix winners since 1983 falls to Macao, China, with Leong Hon Chio (2020-21) and Chang Wing Chung (2022) winning the Formula 4 editions, two decades after André Couto triumphed in 2000 in the Formula 3 field.

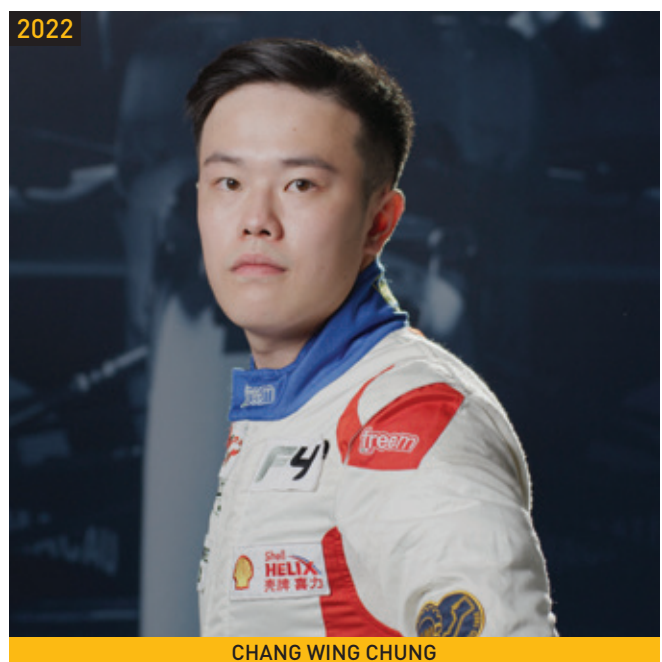
Surprisingly, Italy has provided just two winners: Enrico Bertaggia in 1988 and Edoardo Mortara in 2009 and 2010. And even here we have to attach provisos: Mortara raced as an Italian in his F3 days, but now competes with allegiance to Switzerland, the nation of his birth. He even has French heritage too. Similarly, 1996 winner Firman raced under the UK flag back then, but has often carried the Irish tricolour from his mother's ancestry. Perhaps we can bump it up to 15 nations that have won in Macao since 1983!

Other nations with two Macau Grand Prix winners in this period are Sweden, with Rickard Rydell claiming victory in 1992, and then Felix Rosenqvist in 2014 and 2015, and Japan, for which Takuma Sato and Keisuke Kunimoto won in 2001 and 2008, respectively. Meanwhile, Portugal also has two wins, but both of these – in 2012 and 2016 – were taken by António Félix da Costa.

And this leaves the single winners. Apart from Denmark, we've had Australia (David Brabham in 1989), Spain (Daniel Juncadella in 2011), and the Netherlands (Richard Verschoor in 2019 on the first running of the Macau Grand Prix for the new FIA Formula 3 International Championship regulations).

This leaves some prominent motorsport nations without Macau Grand Prix winners in this period, so perhaps it's worth pointing out that the United States has produced two podium finishers (Richard Antinucci and Logan Sargeant), and Finland three (Mika Salo, Heikki Kovalainen and Valtteri Bottas). But the record for most podiums without a win is held by New Zealand on four, courtesy of Mike Thackwell (1984 and 1985), Brendon Hartley (2008) and Nick Cassidy (2014). Other nations with podiums are Austria (Gerhard Berger and Lucas Auer), Estonia (Ralf Arón and Jüri Vips), Colombia (Guerrero), Canada (Jacques Villeneuve), Poland (Robert Kubica twice), Belgium (Laurens Vanthoor) and Monaco (Charles Leclerc).

Will any of those countries produce their first Macau Grand Prix winners this year, will this year's triumph merely bolster the record of an already triumphant nation, or will it be an outsider breaking through? One thing is for sure: the grid will comprise a host of hungry young racers from all around the world, thanks to the vision of the event organizers and the city's steadfast protection of its unique and beloved Guia Circuit. 🏁



CHANG WING CHUNG

THE JEWEL IN THE CROWN



THE F3 MACAU GRAND PRIX RETURNS THIS YEAR AS THE OFFICIAL FIA F3 WORLD CUP [IMAGE: MGPOC]

Forty years ago, Formula 3 made its Guia Circuit debut. We look at how the biggest stars in international motorsport fared on one of the world's most iconic race tracks right here in Macao.

Ayrton Senna and Michael Schumacher. Two of the most celebrated names in motorsport history, with 10 Formula 1 World Championship titles between them. And they also have a combined total of two wins in the Formula 3 Macau Grand Prix.

The Senna and Schumacher victories in Macao, in 1983 and 1990 respectively, are two of the most celebrated editions in the race's history. The 1983 running, of course, was the first for Formula 3 cars, and kickstarted a four-decade tradition that continues to this day of Macao being a must to enter for any ambitious up-and-coming driver. Senna dominated in his West Surrey Racing-run Ralt-Toyota, entered by the Theodore Racing operation of Macau Grand Prix godfather Teddy Yip. It was Senna's last F3 race, for F1 superstardom was just around the corner...

Exciting young German Schumacher had already appeared in Macao in 1989, when he won the first heat of the then two-leg headline race at the wheel of a WTS Motorsport Reynard-Volkswagen, only to retire from the second. Twelve months later, with the same team, his duel with West Surrey Racing's Mika Häkkinen was resolved when the Finn crashed as he tried an ill-advised manoeuvre going into the final lap. That race, understandably, went down in Macao folklore.



AYRTON SENNA WITH TEDDY YIP AND A YOUNG TEDDY JUNIOR IN MACAO IN 1983 [IMAGE GCS]



A DELIGHTED MICHAEL SCHUMACHER FOLLOWING HIS 1990 GUIA CIRCUIT VICTORY [IMAGE: MGPOC]

Senna and Schumacher's wins are two prominent reasons why the Macau Grand Prix holds the reputation it has today, and why it has produced so many names who have gone on to fame and fortune at the top levels of motorsport. If you've followed Formula 1 this season, you may be surprised to learn that 17 of the 22 drivers to have taken part in a Grand Prix during 2023 have all competed at Macao during their early days.

Senna and Schumacher are the only two drivers thus far to have won the F1 World Championship title and the Macau Grand Prix during the race's F3 era, however ten F1 world champions have competed in Macao during their early careers.

Häkkinen we have already documented, but what about Lewis Hamilton? The man who would go on to match Schumacher's tally of seven F1 titles made his second Macao appearance in 2004 with the Manor Motorsport team. He won the Qualification Race, only to crash during Grand Prix along with future Mercedes F1 team-mate and fellow world champion Nico Rosberg on the second lap. Hamilton was eventually classified 14th. Current superstar Max Verstappen rocked up in 2014 with Van Amersfoort Racing with an F1 deal in his pocket for 2015 at the age of 17. The Dutchman was running ahead of eventual Macau Grand Prix winner Felix Rosenqvist in the Qualification Race when he hit the wall, and had to storm from the back of the grid to seventh in the main race.

The other four future F1 world champions to compete in Formula 3 in Macao all finished on the podium. Damon Hill took second place in 1988 with Intersport Racing, Jacques Villeneuve



MAX VERSTAPPEN DEMONSTRATED HIS TALENT AT MACAO IN 2014, DESPITE NOT WINNING THE GRAND PRIX [IMAGE: MGPOC]

was third in 1992 with Toyota Team TOM'S, a teenaged Jenson Button was the 1999 runner-up with the Promatecme Renault team, and ASM's Sebastian Vettel was third in 2005 at the tender age of 18.

Those 10 F1 champions are among a staggering total of 32 F1 Grand Prix race winners to have competed in Formula 3 machinery in Macao, and the earliest of those to record an F1 victory is not who you might think... When the 1983 edition of the race was organised, time constraints made it a challenge to assemble a field exclusively

of Formula 3 champions and front-runners, and several of the faces occupying the cockpits were drivers stepping down from F1 or other higher echelons of the sport. Some of them had experience already of Macao from its previous Formula Atlantic era – and therefore an existing addiction to the challenges of the Guia Circuit. Through the 1980s, Macao featured a mix of the F3 superstars of the day and drivers from higher formulae taking them on.

In 1985, the Murray Taylor Racing team fielded René Arnoux, the winner of seven F1 Grands



CURRENT FERRARI F1 STAR CHARLES LECLERC AT MACAO IN 2015 [IMAGE: MGPOC]

Prix with Renault and Ferrari from 1980-83, who had been let go by the Italian team one race into that season. Commendably, bearing in mind the vastly different power-to-weight ratio of F3 cars compared to the turbocharged F1 monsters of the day, Arnoux set to work learning the Guia Circuit, qualified in the middle of the field, and finished a solid sixth.

Of the other 31 F1 Grand Prix winners to have raced in Macao not as an interregnum to their F1 careers, but as a genuine stepping stone to the sport's pinnacle, two of them took victory around the famous 6.2km circuit. David Coulthard triumphed at Macao in 1991 before winning in F1 with Williams and McLaren, while Schumacher's brother Ralf made it a family double in 1995 and would become another F1 victor with Williams. To these we can add Macao podiums for Gerhard Berger in the inaugural F3 Grand Prix in 1983, Eddie Irvine in the famous Schumacher/Häkkinen year of 1990, Jarno Trulli in both 1995 and 1996 – in the latter year a late red flag cruelly denied the Italian a Macao victory, Heikki Kovalainen in 2002, Robert Kubica in 2004 (after the Hamilton/Rosberg tangle) and 2005, Valtteri Bottas in 2010, and current Ferrari star Charles Leclerc in 2015.

F1, of course, is not the only coveted top-level title in motorsport. Macao's influence on the rollcall of Indianapolis 500 winners is unsurprisingly smaller than it is upon F1 racing, but still it's impressive to realise that seven drivers to have won the legendary American race have done



TAKUMA SATO, THE ONLY DRIVER TO HAVE WON THE F3 MACAO GRAND PRIX AND THE INDY 500 [IMAGE: MGPOC]



MACAO'S MOST RECENT FIA F3 WORLD CHAMPION RICHARD VERSCHOOR IN 2019 [IMAGE: MGPOC]

so after competing on the Guia Circuit in F3. Villeneuve and his fellow F1 race winner Juan Pablo Montoya are among those to have won at Indy as well as take on the challenge of Macao, but the only man to win both is Takuma Sato. The popular Japanese warrior triumphed in Macao in 2001 with Carlin Motorsport, and many years later won at Indy in both 2017 and 2020.

From season-long IndyCar competition, there are again seven former F3 Macau Grand Prix participants among the championship winners. Once more Villeneuve and Montoya feature among these names, which go right up to 2023 title winner Alex Palou, who could not catch any sort of a break on his two Macao outings in 2014 and 2017. The great Alessandro Zanardi is also on this list – not that the Italian's run to seventh place in Macao in 1990 will have captured much attention amid the headline-grabbing Schumacher/Häkkinen dramas.

Along with the Indy 500, the world's other single most famous non-F1 race is the Le Mans 24 Hours. Astonishingly, no fewer than 42 winners of the French endurance classic have

also competed in the F3 Macau Grand Prix. And in two cases, it was a few months after they won Le Mans.

That inaugural 1983 running of the Macau Grand Prix for F3 cars included 40-year-old Australian ex-F1 driver Vern Schuppan, who had been a regular on the Guia Circuit in the Atlantic era and had won Le Mans that June for Porsche. Another ex-F1 racer, Dutchman Jan Lammers, went on to chalk up three consecutive F3 podiums at Macao in 1985-87, won Le Mans for Jaguar in 1988, and returned to Macao in November to finish sixth. Incidentally, Lammers's co-drivers that June with Jaguar were Andy Wallace (1986 Macau Grand Prix winner) and Johnny Dumfries, the first time a Le Mans-winning car was crewed entirely by drivers who had F3 Macau Grand Prix experience. And it certainly wouldn't be the last!

Apart from Wallace, among those to win both in Macao and at Le Mans are John Nielsen (1984, then 1990 with Jaguar), David Brabham (1989, 2009 with Peugeot) and Mike Conway (2006, 2021 with Toyota). The French race's most revered star, Danish legend Tom Kristensen, was also a three-

time competitor in the F3 Macau Grand Prix before going on to set an all-time record of nine Le Mans wins. His best result in the F3 classic was second in 1993 for Toyota Team TOM'S. And those of you who watched the thrilling 2023 action from Le Mans may have recognised two of the drivers who piloted the winning Ferrari: James Calado competed in Macao in 2010, while Antonio Giovinazzi felt he should have won in 2015 – he crossed the line first in the Qualification Race, only for a controversial time penalty to give him too much work to do in the Grand Prix, in which he finished fourth.

With such a glittering galaxy of stars to have competed in the F3 Macau Grand Prix, you can be sure that somewhere on that 2023 grid will be at least a handful of future top names of the sport. They may not win; they may instead bury themselves into one of the unforgiving barriers and return to the paddock as passengers of the hard-working Macao flatbed truck drivers. But at least they will know that they have taken on this unforgiving street circuit like so many greats before them. ❧

MACAO TAKES CENTRE STAGE

The official FIA GT World Cup returns to the Guia Circuit



MACAO WELCOMES THE RETURN OF THE FIA GT WORLD CUP TO THE GUIA CIRCUIT THIS YEAR [IMAGE: MGPOC]



FOUR-TIME VICTOR EDOARDO MORTARA ON HIS WAY TO HIS FIRST RACE WIN IN 2011; MARO ENGEL CELEBRATES HIS THIRD MACAU GT CUP VICTORY LAST YEAR [IMAGES: MGPOC]



UNCOMPROMISING PACE BETWEEN THE WALLS AND BARRIERS [IMAGES: MGPOC]

The Macau GT Cup is, without doubt, the world's must-win GT sprint race.

The list of former winners is a who's who of international GT racing. Hong Kong's Darryl O'Young was the inaugural winner in 2008, and added a second crown in 2021. Edoardo Mortara, known as 'Mr Macao', is a four-time winner of the race, having won three in a row between 2011 and 2013, and a fourth in 2017.

Mercedes star Maro Engel is a three-time winner. Others to have lifted the trophy include Laurens Vanthoor, Augusto Farfus and Raffaele Marciello.

Put simply, winning the Macau GT Cup puts a driver on the map, and this year the race will be even more special thanks to the return of its designation as the official FIA GT World Cup. It is a title the race enjoyed from 2015 to 2019, before it was paused as the world dealt with the challenges of the global pandemic. Now, it's back – making this one of the most highly-anticipated Macau GT Cups of all time.

So what makes this race so prestigious? Well, it starts with the Macau Grand Prix's standing on the world motorsport stage. The ultra-challenging Guia Circuit is known as one of the toughest in the world. To hustle a GT3 car between those walls and barriers at speed is a stern test for even the finest drivers.

And it is the finest drivers who make up the Macau GT Cup grid. Unlike the majority of international GT races around the world, which run to Pro-Am rules, this is a sprint race exclusively for the professionals. That's why the pace is so uncompromising. This is the best GT talent in the world. No pitstops, no strategy. Just flat-out motor racing.

This year may just be the toughest Macau GT Cup field ever with a huge contingent of European-based factory GT drivers making the trip. Among them is Jules Gounon, considered one of the most in-form GT drivers on the planet. The



LAURENS VANTHOOR LEADS THE FIELD AWAY IN 2016; AUGUSTO FARFUS TAKES THE 2018 FIA GT WORLD CUP TITLE FOR BMW [IMAGES: MGPOC]

Frenchman, a factory Mercedes driver, has won the last three Bathurst 12 Hours consecutively. He's also the reigning 24 Hours of Daytona winner and a two-time Spa 24 Hours champion. One of the very few things missing from his incredible CV is a Macao GT Cup victory.

But Gounon is not the only world-class GT driver in the field desperate for a taste of victory in Macao. Last season's DTM champion Sheldon van der Linde will be looking to give BMW its second Macao crown after Augusto Farfus's 2018 victory. Porsche, meanwhile, has factory stars Kévin Estre – who arrives fresh from a debut in the Bathurst 1000 – and Thomas Preining at its disposal. As well as New Zealander Earl Bamber, who finished third the last time the FIA GT World Cup title was up for grabs.

It's not just the drivers that desperately want bragging rights in Macao. GT racing engages the world's biggest luxury carmakers, and they all treasure success on the Guia Circuit.

Mercedes is the most successful brand in Macao history with seven wins, compared to four for Audi, two for Lamborghini and one each for Porsche and BMW. Missing from that list is perhaps the most famous sportscar manufacturer in the world – Ferrari. There isn't much the Prancing Horse hasn't achieved in world motorsport, but a Macao GT Cup win has proven allusive. Perhaps this time, with factory ace Daniel Serra, it will be their year.

Of course, to win at Macao you have to beat the experts. Vanthoor, Farfus and Marciello will be right there, looking to add to their Macao legacy. Perhaps the toughest to beat, though, will be Engel. The German, a factory Mercedes driver, delivered a crushing win last year. This time he will be looking to join Mortara on four Macao wins. Not that Mortara is going to want to share the record. He finished second last year, and will be back trying to add a fifth title to his name.

Driving talent from the Asian GT scene can never be underestimated, and the region is now producing talent that is competitive against the 'imports'. The likes of Adderly Fong, Marchy Lee and David Chen Weian are all Macao experts that know the circuit like the back of their hands, while Ye Hongli won the race in 2020.

Whatever happens on the Guia Circuit as the FIA GT World Cup returns to Macao, history will be made. ❧



RAFFAELE MARCIELLO IS CHASED TO THE FLAG IN 2019 [IMAGES: MGPOC]

MICHAEL RUTTER: THE MOTORCYCLE MASTER OF MACAO

With nine wins and 21 podium finishes on his CV, Michael Rutter is the undisputed master of the Macau Motorcycle Grand Prix. The evergreen 51-year-old returns to this year's 55th running of the race on an FHO Racing BMW as he chases an incredible tenth victory around the formidable Guia Circuit.



“FHO is the biggest team in the UK and, after their success at the Isle of Man TT races, we should be in for some good results.”

Rutter says, as he joins Josh Brookes and Peter Hickman on a trio of M1000RR BMW superbikes. “I’ve raced against them so much in the past so although it’ll be highly competitive, the three of us will be a strong team. It’ll be great to be back racing at Macao with FHO Racing and with my long-term sponsors, Bathams, also onboard, it would be great to secure win number ten!”

The Englishman won on his last appearance in Macao, riding his luck to claim victory from Peter Hickman, while last year the race was won by Erno Kostamo. The Finn became the first non-British winner since 1997, three years after Rutter made his Macao debut. “It was so hot and I had never felt anything like it before,” he recalls of his first visit. “It was a very different city then.”

As a youngster, Rutter had travelled to race meetings all over the world with his famous racing father, the late Tony Rutter. Bitten by the racing bug, Michael was just 17 when he made his debut on the British circuits in 1989. “Throughout

(IMAGE: MGPOC)



MICHAEL RUTTER WON ON HIS MOST RECENT APPEARANCE IN MACAO IN 2019 (IMAGE: MGPOC)



MICHAEL RUTTER [#10] CHASES PHILIP MCCALLEN ON HIS MACAO DEBUT IN 1994

my career I have always raced everywhere and anywhere that I can.” he explains, “I’ve raced in all kinds of places and it was the ‘Headmaster’, as we called Mike Trimby, who gave me my chance in Macao.”

Trimby, who passed away last September, competed in the Macao motorcycle race before managing rider recruitment at the event for 34 years. The debut of Trimby’s young protégé did not go to plan, however, when the engine of Rutter’s McCulloch Ducati blew. Rutter would also fail to complete the race the following year before claiming his first podium in 1996, when he finished third behind race winner Phillip McCallen and runner-up, Roger Bennett. His maiden victory came two years later on the Honda Britain RC45.

The ‘Blade’, as he is nicknamed, has only missed two Macau Motorcycle Grands Prix since making his debut, once due to the prevailing travel restrictions of last year, and once because of a clause in his 2001 contract that forced him to compete in another event. “Every contract I’ve signed since then has the Macau Grand Prix written into it.” Rutter smiles.



A PERMANENT EXHIBIT DETAILING MICHAEL RUTTER’S REMARKABLE SUCCESS IS ON PERMANENT DISPLAY AT THE MACAU GRAND PRIX MUSEUM

On those occasions when Rutter hasn’t won on the 6.2km Guia circuit, he has usually finished in the first three, claiming an astonishing 21 podiums. So impressive is his Guia Circuit record that a new waxwork statue of the rider stands in the Macau Grand Prix Museum.

So what is the secret of the Englishman's success? "It is important to have a good bike and a good team behind you and I have always tried to make sure that I have had that," Rutter says.

His machines have included factory-spec Hondas, Yamahas and Ducatis plus the exotic RCV213 Honda he rode in 2018 and 2019. "The RCV was special," he says. "It sounded so fantastic echoing around the Armco and nobody else had anything like that."

Chalking up seven TT wins and 14 North West 200 successes during his career, Rutter is a road racing legend but he admits to have being daunted by the Guia Circuit at first sight. "The Armco stunned me," he grimaces. "There is no pavement anywhere either but it isn't a hard track to learn. There are three fast corners and the rest is all left, right, left so you just have to learn which bits go left and which go right. When you are young, you are more brave!"

Remarkably, the undisputed two-wheel master of Macao claims to have suffered only two major 'moments' while competing here. "In the first



STEVE PLATER ON THE PODIUM IN 2006 AFTER THE FIRST OF HIS TWO CONSECUTIVE WINS WITH MICHAEL RUTTER (LEFT) AND IAN HUTCHINSON (RIGHT) (IMAGE: MGPOC)



A TRUE SPORTSMAN, MICHAEL RUTTER CONGRATULATES FOUR-TIME WINNER STUART EASTON WHO SET THE CURRENT LAP RECORD IN 2010 (IMAGE: MGPOC)

one I was racing with Stuart Easton and tipped in too early and clobbered the barrier which threw me on to the other side of the track." Rutter recalls. "I hit it good and hard and I was all over the place. The other moment was when I lost the front at Mandarin. It was a huge front-end slide. I wasn't even on a quick lap but the front just went and I don't know why."

Meticulous in his preparation, the English veteran tries to approach Macao with a strategy but he admits his plans haven't always worked out. "Macao is hard work to ride but when you are out in front, winning, you can control the pace,"

Rutter reflects. "I could pull away and then ride within myself to win before riders like Steve Plater came along, but after Steve appeared it was really about who was the bravest."

Plater won in 2006, ending a four year victory run for Rutter. "Steve trained hard and he was the most determined rider I've raced against in Macao," he says. Rutter also singles out four-time Macao winner and the lap record holder since 2010, Stuart Easton, as another tough competitor. "Stuart was a natural, one of the best," he says. "He didn't look like he was trying when you followed him and when he was on the

right bike and in the right frame of mind, he made the rest of us look stupid."

A true sportsman, Rutter is always the first to applaud the success of his rivals. "Anyone who has beaten me in Macao has ridden hard to do it," he says. "The most important thing is that I enjoy the whole experience of Macao. I am waiting for it to come around each year, like the North West 200 and the TT. It is about more than just the racing and of course you also need luck, but my Dad always told me that if you enjoy what you do you will be quick and I think that is true." ❏

TOURING CAR ROCK STARS ON TOUR

As settings in which to bring the curtain down on a worldwide tour go, they don't come any better than Macao's Guia Circuit. That's exactly where the stars of the Kumho TCR World Tour will find themselves as they take centre stage for one final time in 2023 at the end of an eight-month tour that's taken in headline acts on four continents.



CHINESE KUMHO TCR WORLD TOUR STAR MA QING HUA (IMAGE: WSC)

After the final season of the WTCR - FIA World Touring Car Cup concluded in late November 2022, the World Tour emerged in its place. The concept is simple: it takes its stars - nine full-time heavyweights representing Audi, Honda, Hyundai and Lynk & Co - and drops them in with other series, pitting them against the best from TCR's regional offerings to prove their status as top dogs.

It's a journey that's taken the drivers - who, from Asia, Europe, and South America, represent just as diverse a competition make-up as the TCR World Tour calendar - to four distinct regions: classic European circuits Portimão, Spa-Francorchamps, Vallelunga and the Hungaroring, to El Pinar in Uruguay and San Luis in Argentina, plus an Australian double-header, before heading to Macao.

"We need to have a pinnacle of the sport, we need to have a pinnacle of touring car racing," says Rob Huff, the Macao Guia Race record win holder who needs little introduction, about what has been achieved in the first full season of the TCR World Tour. "And not only that, as drivers we're racing at tracks that we could only ever have dreamt of driving at. That on top is no small feat at all. I'm hugely impressed with it.

"To me for the last 20 years, Macao has meant the grand finale of the season. So to be able to get that back on a full international basis, especially on the 70th anniversary of the Macao Grand Prix, I think it is perfect timing."



THE TCR WORLD TOUR HAS BEEN WINNING HEARTS AND MINDS ACROSS CONTINENTS THIS SEASON (IMAGE: WSC)

The result of preserving a top-line, international touring car presence for 2023 has seen a change of concept compared to the near-two decades of World Touring Car competition. What's unquestionable for Huff and many others is that touring car racing needs that established top level for drivers to aim for - and that the new format has been a hit.

"I feel the concept has changed completely, in a great way," says Ma Qing Hua, who carries China's hopes in the World Tour. "It has attracted a lot of teams and drivers, because we always race against all the local championships, which is great: we have more cars, we have more action during the races. There's a lot of things going on! But to also have that on tracks like Macao on the calendar is amazing."

The new concept sees local and regional TCR competitors racing wheel-to-wheel with the World Tour drivers, a situation which allows the former to benchmark their skills against the best-of-the-best, and ensures the latter remain at the top of their game.

Says Ma's Cyan Racing Lynk & Co team-mate Yann Ehrlacher, a two-time WTCR champion: "Some people say it can be a risk, because if we get beaten by a few cars or drivers from a regional championship, then it doesn't look

good; that it might mean we don't deserve our placing on the world stage. But at some point, I kind of believe we are there for a reason and I'm not scared at all to compete with drivers, maybe young drivers, that are hoping at some point to race on the world stage."

So while the World Tour might have top billing in the TCR ecosystem, as Ehrlacher suggests it's down to the drivers involved to prove they're the best. Huff says the fact they have done so shows just how seriously and professionally everyone involved is taking it. "Driving in the World Tour, the top level is obviously always expected of you as a driver and as teams," he says when asked what pressure is on the teams and drivers involved to live up to their reputation. "But quite frankly, I look at it in another way that we as a World Tour - this is what I like about the format - go and join other people. We might have heard of some of the names of the drivers, but we don't know how they race. We don't know what they're like side-by-side. We don't know much about them. And let's not forget, we go to their home turf, where they've grown up.

When it comes to Macao, Huff reckons this "could well be the one where there's a few upsets" to the order, and recognises just what a threat the local and regional frontrunners in action this weekend will pose.

Ma, Macau Guia race one winner in 2021, agrees. "I think the level is really good this year," he says. "If you watch TCR China this year, I think the competition level is really, really tough. I think it's one of the toughest TCR series around the world. And most of the drivers know Macao as well and have raced here a few times. They know the track, they've driven it more recently than us, and they know the story of Macao."

We'll find out whether a local challenge comes to fruition over the course of four days of action. But for now, the world's best tin-top performers are raring to go to finally take to their favourite stage again in Macao. "Macao is something different, it's like a track from a different planet," says Ehrlacher, who will return to Macao for the first time since clinching his two world titles. "I've only finished a season there once, in 2018, but to be honest it's on my wish list to be fighting for a championship when you arrive in Macao. Whether you win or not - of course winning is something extra - to be a driver that can win and fight for a championship when you're in Macao would definitely be a career highlight."

Ma adds: "It's great for a world series to come back to Macao, as we're doing with the TCR World Tour. As this is the 70th anniversary it's going to be an amazing weekend, and a really exciting event for all the Chinese motorsport fans. I feel it's going to be a bit more pressure. Everybody's expecting this great event and a great performance. But I'm quite confident on this track, I've done some great results.

And Huff, who's had his fair share of Macao Guia Race celebrations says this is the rightful place for the finale. "To have the buzz around us, to have some crazy fans all over the world, you very much do feel like a rockstar - especially when you arrive in the Macao paddock," he says. "[It's] different to just about every other paddock all over the world. It's full. And it's full of the most amazing race fans that you could ever ask for. It's not why we sign up to do this job, but we very much take it humbly and enjoy the experience.

"So when you tell a driver that Macao will be the final race of the year, where a title is decided, it just makes the hairs on the back of your neck stand up. It's a very difficult sensation to describe, but it just makes you tingle." ❖



RECORD-HOLDER ROB HUFF AFTER HIS MOST RECENT MACAU GUIA RACE VICTORY IN 2017 (IMAGE: MGPOC)



TWO-TIME WTCR CHAMPION YANN EHRLACHER IN ACTION EARLIER THIS SEASON (IMAGE: WSC)



THE KUMHO TCR WORLD TOUR IN ACTION (IMAGE: WSC)



澳娛綜合
SJM

澳娛綜合 全力支持 第70屆澳門格蘭披治大賽車

*SJM Resorts is proud to support
the 70th Macau Grand Prix*



GRAND LISBOA PALACE
上葡京



澳門新葡京
GRAND LISBOA
Macau



澳門葡京酒店
HOTEL LISBOA
MACAU



海立方
JAI ALAI OCEANUS

ASIA ROARS

Asian motorsport has enjoyed yet another exceptional season in 2023, as the touring car, GT, and single-seater competitions drew grids teeming with both quantity and quality, reinvigorating the vibrant regional racing scene. Asian, and particularly Chinese, drivers and teams also made a strong mark overseas this season.



THE CHINA TOURING CAR CHAMPIONSHIP/TCR CHINA 2023 SEASON [IMAGE: CTCC]

This year the China Touring Car Championship (CTCC)/TCR China firmly established itself as one of the biggest and best championships of its category in the world. Hyundai and Dongfeng Honda deployed factory teams, joining the Lynk & Co factory armada to battle for honours in the biggest TCR series on the Asian continent. The series attracted the big names of the sport such as former WTCR driver Jack Young, former Macau Grand Prix winner André Couto, Hyundai Motorsport Junior factory driver Max Hart and two-time Macau Guia Race winner Zhang Zhi Qiang.

The series generated so much hype that renowned Hong Kong entertainer Aaron Kwok has chosen to join Shell Teamwork Lynk & Co Racing as a guest driver, and will be behind the wheel of one of the team's Lynk & Co 03 cars in the final two TCR China events in Zhuzhou and Macao.

In addition to the high level of competition, the impressive variety of manufacturers represented on the grids this season includes Audi, Cupra, Honda, Hyundai, Lynk & Co, MG, and VW.



CHINA'S ALL-AMATEUR GT SUPER SPRINT CHALLENGE [IMAGE: AUDI CHINA]

Meanwhile, at the Guangdong International Circuit, the Macau Roadsport Challenge entered a new era. Organized by the Automobile General Association Macao-China (AAMC), the series is now exclusively reserved for Toyota GR86 and Subaru BRZ cars. The inaugural season series witnessed a significant increase in participation due to the accessibility and cost-effectiveness of the road-based cars. With drivers from Macao, Mainland China and Hong Kong, the overwhelming response led the AAMC to divide the field of more than forty cars into two separate grids.

Equally popular are the sports car competitions, drawing a multitude of cars and participants from across Greater China to the most prestigious series. With a four-event calendar, the Top Speed Shanghai-promoted GT Super Sprint Challenge

continued to attract the finest amateur drivers. Absolute Racing's Hu Bo, behind the wheel of an Audi R8 LMS GT3 evo II, outpaced Ruan Cunfan and teammate Vincent Lin to claim the GT3 championship, while Lin Weixiong secured the GT4 title with HEHEHE Racing's Porsche 718 Cayman GT4 RS Clubsport.

The China GT Championship made history by hosting the inaugural race weekend at the brand-new Zhengzhou International Circuit. Two-time Formula 4 Macau Grand Prix winner Charles Leong Hon Chio won both races at the state-of-the-art Henan Province circuit in his Harmony Racing Ferrari 488 GT3. This season the championship also raced at the Pingtan track in Fujian Province, currently the only active street circuit in Mainland China.

The China Endurance Championship is maintaining its momentum as the country's only national-level endurance series. With healthy grids in both the touring car and GT classes, this long-distance series has played a pivotal role in the development of the local car industry, and for the first time, has witnessed the inclusion of a hybrid car. The Chinese automaker Aeolus's factory team is entering a Yixuan MAX hybrid model equipped with a 1.5 T "Mach power" engine (ICE) and a 60-kW electric motor generator unit.

Endurance racing also returned to the home of Chinese motorsport this year, with the Shanghai 8 Hours held in October at the city's Hermann Tilke-designed F1 circuit.

Away from home, Chinese teams and drivers also found success in GT racing overseas. Shanghai-



THE FANATEC GT WORLD CHALLENGE ASIA POWERED BY AWS ATTRACTED RECORD GRIDS, AND CROWNED ANTHONY LIU AS ITS FIRST-EVER CHINESE CHAMPION THIS SEASON [IMAGES: SRO MOTORSPORTS GROUP]

based Absolute Racing took a 1-2 finish at the 2023 Sepang 12 Hours as international endurance racing returned to Southeast Asia, with a dominant performance by Indonesian Andrew Haryanto, 22-year-old Chinese youngster Yu Kuai and Audi Sport driver Markus Winkelhock.

While motorsport continues to develop at a rapid pace across China, with ever-growing numbers of teams and drivers and increasing levels of manufacturer support, by far the most impressive regional championship is the Fanatec GT World Challenge Asia Powered by AWS.

Celebrating record grids, the series thundered its way across Thailand's Chang International Circuit, and Japan's Fuji, Suzuka, Motegi and Okayama race tracks, before reaching the climax of its six-round, 12-race 2023 season at Malaysia's Sepang International Circuit. There, Craft-Bamboo's Anthony Liu was crowned the 2023 Fanatec GT World Challenge Asia drivers' champion – the series first-ever Chinese champion – after



THE THAILAND SUPER SERIES AT THE SINGAPORE F1 GRAND PRIX [IMAGE: B-QUIK RACING]



MACAO DRIVERS TOOK PART IN A NUMBER OF RACES AT THE GUANGDONG INTERNATIONAL CIRCUIT TO HONE THEIR SKILLS AHEAD OF THIS WEEK'S MACAU GRAND PRIX (PHOTO SOURCE: GUANGDONG INTERNATIONAL CIRCUIT)

Malaysia's Abu Bakar Ibrahim and seasoned Thai campaigner Vutthikorn Inthraphuvasak both failed to overturn their 19-point championship deficits at the final double-header of the year.

The Thailand Super Series continued to grab the attention of Asian fans, and in 2023 it once again attracted an international entry for its competitive GT class. The six-stop season included rounds at Buriram's Chang International Circuit, the beachside Bangsaen Grand Prix street circuit, and away visits to Malaysia's Sepang International Circuit and a non-championship invitational race in support of the Singapore F1 Grand Prix. The season concludes back in Thailand at the Buriram track in December.

The 2023 season also marked the return of the Porsche Carrera Cup Asia to regional venues, and

the return of the Lamborghini Super Trofeo Asia after a three-year absence.

The FIA F4 Chinese Championship, which has been a part of the Macau Grand Prix for the past three years, is poised to embark on a new era with the introduction of the Mygale Gen 2 F4 car in 2024. Meanwhile, the Mygale M14-F4 Geely cars continue to demonstrate their popularity among young drivers as the series remains China's premier junior open-wheel category for aspiring youngsters. Macao's Tiago Rodrigues and Hong Kong's Lui Kai Shun have been engaged in a title battle this year, while China's Liu Ruiqi consistently shines whenever he can take time away from his European campaigns to compete in his home country. Additionally, many drivers from the F4 Chinese series will participate in the Macau Formula 4 Race this week.

Shanghai-based Top Speed, renowned for organizing the Formula 4 United Arab Emirates and Formula Regional Asian and Middle East Championships held in January and February each year, introduced the latest generation of single-seater series to the region with the relaunch of the Formula 4 South East Asia Championship Certified by FIA in 2023, with races in Zhuzhou, Macao and Malaysia. The reinvigorated championship now features the cutting-edge Tatuus GEN2 chassis and the Fiat Abarth Turbo engine, a combination favored by major F4 Championships across the globe. As an added incentive, future F1 hopefuls have the chance to earn valuable FIA Super License points. But potentially even more crucial for the motorsport superstars of tomorrow is the opportunity to gain experience on Macao's famous Guia Circuit, host to the all-important FIA F3 World Cup. 🏁



新濠影滙水上樂園 STUDIO CITY WATER PARK

冬季優惠 WINTER OFFER

凡購買標準門票乙張
Guest can purchase 1 Standard Ticket to

即送小童門票乙張
get 1 complimentary Child Ticket

「新濠風尚」會員透過官方渠道購票可專享
Melco Style member purchase Standard Ticket
through official channels to get

額外澳門幣60水上樂園餐飲消費額
MOP 60 Water Park dining credit

標準門票
STANDARD TICKET
MOP 澳門幣

468

(0.91 - 1.09米) 小童門票
CHILD TICKET
MOP 澳門幣

320

優惠日期：1/11/2023 - 31/1/2024
Promotion Period:

立即購票
BUY NOW





澳門有禮運動

Campanha de Cortesia de Macau
Macao Courtesy Campaign



旅遊大使「你我都是」

Seja Nosso Convidado • Sinta-se Em Casa
Be My Guest • Feel At Home



澳門特別行政區政府旅遊局
DIRECÇÃO DOS SERVIÇOS DE TURISMO
MACAO GOVERNMENT TOURISM OFFICE



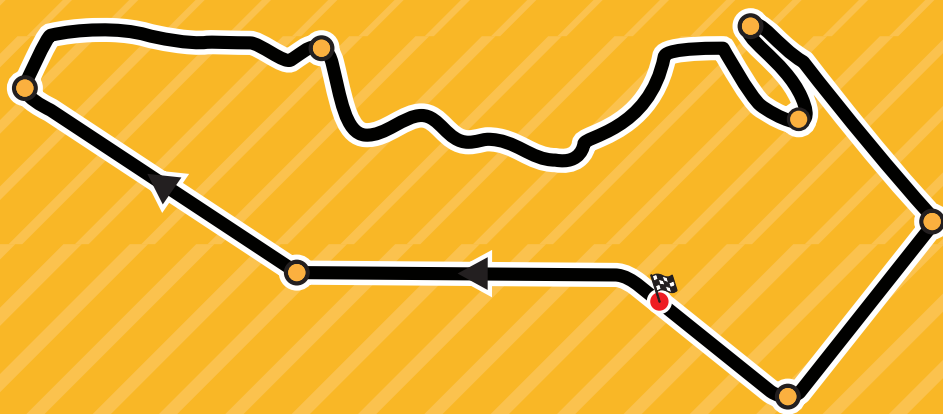
鳴謝

AGRADECIMENTO ACKNOWLEDGEMENT

**澳門格蘭披治大賽車組織委員會感謝所有贊助、支持及協助
『第70屆澳門格蘭披治大賽車』之機構及人士。**

**A Comissão Organizadora do Grande Prémio de Macau agradece
a todas as pessoas e entidades que contribuíram para o sucesso
do 70º Grande Prémio de Macau.**

**The Macau Grand Prix Organizing Committee would like
to thank all individuals and entities for their contribution to
the success of the 70th Macau Grand Prix.**



東望洋跑道 | CIRCUITO DA GUIA | *THE GUIA CIRCUIT*

11-12, 16-19/11/2023

澳門格蘭披治大賽車官網
www.macao.grandprix.gov.mo

Portal Oficial do Grande Prémio de Macau
www.macao.grandprix.gov.mo

Official Macau Grand Prix website
www.macao.grandprix.gov.mo



官方網站 | Website Oficial



官方應用程式 | APP Oficial



官方Facebook | Facebook Oficial



官方微博 | Weibo Oficial



官方微信 | Wechat Oficial